Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale,, n. 273 del 23 novembre 2006 - Serie generale

Spediz. abb. post. 45% - art. 2, comma 20/b
Legge 23-12-1996, n. 662 - Filiale di Roma

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Giovedì, 23 novembre 2006** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00198 ROMA - CENTRALINO 06 85081

AVVISO AGLI ABBONATI

Dal 30 ottobre vengono resi noti nelle ultime pagine della *Gazzetta Ufficiale* i canoni di abbonamento per l'anno 2007. Contemporaneamente sono state spedite le offerte di rinnovo agli abbonati, complete di bollettini postali premarcati *(di colore rosso)* per la conferma dell'abbonamento stesso. Si pregano i signori abbonati di far uso di tali bollettini e di utilizzare invece quelli prestampati di colore nero solo per segnalare eventuali variazioni.

Si rammenta che la campagna di abbonamento avrà termine il 28 gennaio 2007 e che la sospensione degli invii agli abbonati, che entro tale data non avranno corrisposto i relativi canoni, avrà effetto dal 25 febbraio 2007.

Si pregano comunque gli abbonati che non intendano effettuare il rinnovo per il 2007 di darne comunicazione via fax al Settore Gestione *Gazzetta Ufficiale* (n. 06-8508-2520) ovvero al proprio fornitore.

N. 219

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Deliberazioni n. 10/2006, n. 77/2006, n. 94/2006, n. 104/2006, n. 107/2006, n. 108/2006, n. 117/2006 e n. 126/2006.

SOMMARIO

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 22 marzo 2006.

Sostegno allo start-up di nuove iniziative imprenditoriali ad elevato contenuto tecnologico nell'ambito dei distretti tecnologici (articolo 6, comma 5, del decreto-legge n. 35/2005, convertito nella legge n. 80/2005). (Deliberazione n. 10/2006).

IL CIPE

Visto il decreto legislativo 9 gennaio 1999, n. 1, come modificato ed integrato dal decreto legislativo 14 gennaio 2000, n. 3, che ha istituito Sviluppo Italia S.p.A.;

Visto il decreto legislativo 21 aprile 2000, n. 185, concernente la disciplina degli incentivi all'autoimprenditorialità e all'autoimpiego, emanato in attuazione della delega di cui all'art. 45, comma 1, della legge 17 maggio 1999, n. 144;

Visto l'art. 6, comma 5, del decreto-legge 14 marzo 2005, n. 35, convertito nella legge 14 maggio 2005, n. 80, in base al quale il CIPE, su proposta del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, di concerto con il Ministro delle attività produttive, può riservare una quota delle risorse del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) di cui all'art. 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, al finanziamento di nuove iniziative realizzate ai sensi del Titolo I del decreto legislativo 21 aprile 2000, n. 185, per l'avvio di nuove iniziative imprenditoriali ad elevato contenuto tecnologico nell'ambito dei distretti tecnologici individuati nelle intese tra il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca e le Regioni;

Visto il richiamato comma 5 nel quale viene previsto che il CIPE, con la medesima delibera, definisca le caratteristiche delle iniziative beneficiarie dell'intervento e i requisiti soggettivi dei soci delle imprese proponenti, anche al fine di promuovere interscambi tra mondo della ricerca e imprese, nonché le modalità di accesso preferenziale ai benefici di cui al decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 297, per il finanziamento di programmi di ricerca;

Vista la delibera di questo Comitato del 14 febbraio 2002, n. 5 (*Gazzetta Ufficiale* n. 117/2002) con la quale sono stati fissati i criteri e gli indirizzi per la concessione degli incentivi all'autoimprenditorialità e all'autoimpiego;

Viste le delibere di questo Comitato n. 2 e n. 3/2006, adottate in data odierna, con le quali sono state fra l'altro, disposte, nell'ambito del riparto del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) 2006, due apposite riserve finanziarie di 40 milioni di euro (punto 4 della delibera n. 2/2006) e di 10 milioni di euro (punto 4.1.2 della delibera n. 3/2006) per il finanziamento degli interventi di cui alla presente delibera;

Visto il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 16 luglio 2004, n. 250, di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali e, relativamente alle disposizioni di cui al titolo I, capo III, del decreto legislativo 185/2000, anche con il Ministro delle politiche agricole e forestali, con il quale è stato adottato il relativo regolamento attuativo recante criteri e modalità per la concessione delle agevolazioni in favore dell'autoimprenditorialità;

Considerato che ai sensi dell'art. 23, comma 1, del decreto legislativo 185/2000, alla società Sviluppo Italia S.p.A. è affidato il compito di provvedere alla selezione ed erogazione della agevolazioni, anche finanziarie, e all'assistenza tecnica dei progetti e delle iniziative presentate ai fini della concessione delle misure incentivanti relative all'autoimprenditorialità e all'autoimpiego;

Vista la proposta del Ministero dell'istruzione, università e ricerca n. 35/Segr. Ric del 13 marzo 2006, concernente il sostegno allo start-up di nuove iniziative imprenditoriali ad elevato contenuto tecnologico nell'ambito di distretti tecnologici, sulla quale è stato acquisito il parere del Ministero delle attività produttive;

Delibera:

1. *Ammissibilità*

1.1 Sono ammesse ai benefici di cui all'art. 6, comma 5, del decreto-legge n. 35/2005, convertito nella legge n. 80/2005, le iniziative imprenditoriali che soddisfino i seguenti requisiti soggettivi ed oggettivi:

a) la sede operativa dell'impresa proponente deve essere localizzata nell'ambito di un distretto tecnologico;

b) l'iniziativa imprenditoriale deve essere caratterizzata da contenuto tecnologico medio/elevato ed essere coerente con la specializzazione del distretto nel quale è localizzata;

c) l'iniziativa imprenditoriale può essere realizzata da imprese costituite in forma societaria o cooperativa;

d) alla data di presentazione della domanda la maggioranza, sia numerica sia di capitali, dell'impresa proponente deve essere composta da giovani di età tra i 18 e i 40 anni, residenti nei territori agevolati di cui al decreto legislativo 185/2000. La maggioranza dei soci deve essere altresì in possesso di diploma di laurea ed almeno uno di essi deve avere o aver avuto la qualifica di docente universitario, o ricercatore, o tecnico laureato, o dirigente, presso un'università o un ente pubblico o privato di ricerca. Viene considerato ricercatore, oltre chi ne possegga la qualifica formale, anche chi abbia conseguito un diploma di dottorato ovvero sia, o

sia stato, titolare di un assegno di ricerca o di una borsa di ricerca pubblica o che sia, o sia stato, responsabile per almeno due anni di un progetto di ricerca pubblico;

e) l'investimento proposto non deve superare i 3.000.000 euro, per gli investimenti relativi alla produzione di beni in agricoltura, industria e artigianato e alla fornitura di servizi alle imprese, di cui al capo I del titolo I del decreto legislativo n. 185/2000, e non deve superare 1.000.000 di euro per quelli relativi alla fornitura di altri servizi, di cui al capo II del titolo I del decreto legislativo n. 185/2000;

f) l'iniziativa imprenditoriale deve prevedere l'ampliamento della base imprenditoriale, produttiva e occupazionale;

g) l'impresa proponente deve risultare costituita non prima di dodici mesi dalla data della domanda.

1.2. Sviluppo Italia S.p.A., ricevuta la domanda, richiede un parere circa la coerenza dell'iniziativa imprenditoriale con la specializzazione del distretto tecnologico al soggetto gestore del distretto stesso ovvero, qualora tale soggetto non sia ancora operativo, alla Regione ed al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, Direzione generale per lo sviluppo e il coordinamento della ricerca. Nell'ipotesi in cui i predetti pareri non siano pervenuti entro trenta giorni dalla richiesta, la verifica della citata coerenza viene svolta direttamente da Sviluppo Italia, che procede in tal senso anche in caso di pareri discordi. La coerenza dell'iniziativa imprenditoriale con l'attività distrettuale deve essere valutata sulla base, in particolare, dei seguenti parametri: tipologia e settore dell'iniziativa imprenditoriale e/o sinergie attivabili con università e/o centri di ricerca.

2. *Criteri di valutazione*

Nella valutazione dei progetti presentati ai sensi della presente delibera, Sviluppo Italia S.p.A. terrà conto, in particolare, dei seguenti elementi:

a) innovatività del progetto;

b) commerciabilità del prodotto o del servizio;

c) sostenibilità finanziaria e prospettive reddituali del progetto;

Sviluppo Italia S.p.A. terrà inoltre conto di:

d) partnership attivabili con altre imprese del distretto e/o con università e/o centri di ricerca;

e) configurazione di azienda spin-off di università e/o centri di ricerca e/o imprese del distretto;

f) sviluppo produttivo di brevetti depositati dall'impresa proponente e/o dai componenti la compagine sociale;

g) esperienze professionali e formative possedute dai componenti la compagine sociale;

h) utilizzo di tecnologie volte a ridurre l'impatto ambientale.

3. *Modalità di accesso preferenziale alle riserve finanziarie fissate dal CIPE*

3.1 Il finanziamento degli interventi di cui alla presente delibera è garantito a valere sull'apposita riserva di 40 milioni di euro prevista allo scopo da questo Comitato in occasione del riparto del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) 2006, con la odierna delibera n. 2/2006 (punto 4, programmi per l'autoimprenditorialità e l'autoimpiego) e di eventuali successive assegnazioni integrative.

3.1 Ai fini dell'accesso preferenziale ai benefici di cui al decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 297 le iniziative ritenute ammissibili, ai sensi della presente delibera, potranno altresì fruire dell'apposita riserva finanziaria di 10 milioni di euro prevista allo scopo da questo Comitato in occasione del riparto del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) 2006, con la odierna delibera n. 3/2006 (punto 4.1.2, settore ricerca) e di eventuali successive assegnazioni integrative.

4. *Relazioni*

Entro il 31 luglio ed il 31 gennaio di ogni anno, Sviluppo Italia S.p.A. trasmette al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca relazioni semestrali sull'attuazione della presente delibera riferite, rispettivamente, ai periodi dal 1° gennaio al 30 giugno e dal 1° luglio al 31 dicembre.

5. *Rinvio*

Per tutto quanto non previsto o non diversamente disposto dalla presente delibera, si richiamano ed applicano le disposizioni del titolo I del decreto legislativo n. 185/2000, e successive modificazioni ed integrazioni e la relativa normativa attuativa contenuta nel decreto ministeriale 16 luglio 2004, n. 250, e successive modificazioni ed integrazioni, nonché la convenzione vigente tra il Ministero del lavoro e delle politiche sociali e Sviluppo Italia S.p.A. per l'attuazione del citato decreto legislativo n. 185/2000.

Roma, 22 marzo 2006

Il Presidente
BERLUSCONI

Il segretario del CIPE
BALDASSARRI

Registrato alla Corte dei conti il 31 ottobre 2006
Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, Registro n. 6 - Economia e finanze, foglio n. 123

06A10191

DELIBERAZIONE 29 marzo 2006.

Primo programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001), Pedemontana Lombarda: collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse. (Deliberazione n. 77/2006).

IL CIPE

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede che gli interventi medesimi siano compresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

Visti, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato - da ultimo - dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, che apporta modifiche ed integrazioni al citato decreto legislativo n. 190/2002;

Vista la legge 23 dicembre 2005, n. 266, che, all'art. 1, comma 78, autorizza un contributo annuo di 200 milioni di euro per quindici anni, a decorrere dall'anno 2007, per interventi infrastrutturali, prevedendo anche finalizzazioni di quote di detto contributo a specifici interventi e riservando in particolare alla realizzazione delle opere di cui al «sistema pedemontano lombardo, tangenziale di Como e di Varese» una percentuale non inferiore al 2% delle «risorse disponibili»;

Vista la convenzione stipulata tra l'ANAS e l'Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. il 29 maggio 1990 ed approvata con decreto emanato il 31 agosto 1990 dall'allora Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro del bilancio e della programmazione economica;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che all'allegato 1 include, tra i «sistemi stradali e autostradali» del corridoio plurimodale padano, l'«Asse stradale pedemontano piemontese-lombardo-veneto»;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera adottata in data odierna, n. 75, con la quale questo Comitato ha, tra l'altro, proceduto alla ricognizione delle risorse rinvenienti dall'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005 che sono da considerare allocabili da questo Comitato stesso, provvedendo preliminarmente alla quantificazione delle quote di contributo assegnate per legge ad alcuni interventi in percentuale non predefinita e quantificando l'importo riservato al «sistema pedemontano lombardo,

tangenziali di Como e di Varese», in termini di volume di investimento, in 36,912 Meuro cui corrisponde un onere annuo massimo di 3,300 Meuro;

Vista la sentenza 25 settembre 2003, n. 303, con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che l'attività posta in essere non vincola la Regione fino a quando l'intesa non venga raggiunta e che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa stessa non si perfezioni;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i., con il quale in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 29 luglio 2005, n. 360, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria sul progetto preliminare del «Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse», proponendone l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, ai soli fini procedurali;

Considerato che questo Comitato, con delibera 20 dicembre 1996, n. 319 (*Gazzetta Ufficiale* n. 305/1996), ha dettato - ai sensi dell'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498 - direttive per la revisione delle convenzioni autostradali, fissando al 30 giugno 1997 il termine per procedere a tale revisione e al 31 dicembre stesso anno il termine per l'approvazione dei nuovi atti convenzionali;

Considerato che detto termine è stato prorogato con successive delibere e che non aveva comunque carattere perentorio;

Considerato che, con delibera 29 luglio 2005, n. 94, questo Comitato ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare del «collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse» nella versione aggiornata con le integrazioni e modifiche necessarie per completare il percorso autostradale, come richiesto dalla Regione Lombardia;

Considerato che la Corte dei conti ha formulato alcuni rilievi in ordine alla citata delibera, con particolare riferimento alla mancata presentazione del piano finanziario e all'omessa indicazione delle forme e delle fonti di finanziamento dell'opera;

Considerato che la Segreteria di questo Comitato, preso atto che la Corte dei conti non aveva ritenuto esaustive le controdeduzioni formulate ai suddetti rilievi e sentiti il Ministero istruttore e la Regione interessata, ha ritenuto opportuno procedere al ritiro della menzionata delibera, nel presupposto che la rilevanza dell'investimento e la specificità della situazione della concessionaria richiedano in effetti la produzione di un piano finanziario a corredo del progetto preliminare;

Considerato che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

Considerato che l'intervento «Sistema pedemontano e opere connesse» è ricompreso nella Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile 2003, alla voce «Interventi infrastrutturali - Corridoi autostradali e stradali»;

Considerato che l'opera è inserita tra i «nuovi interventi autostradali in concessione», con l'importo di 3.784,800 Meuro, nel piano decennale della viabilità 2003-2012 sul quale questo Comitato si è pronunziato con delibera 18 marzo 2005, n. 4 (*Gazzetta Ufficiale* n. 165/2005), e che è altresì inclusa, con il medesimo costo, nel programma triennale ANAS 2003-2005 per lo sviluppo della rete autostradale, allegato al Contratto di programma relativo a detto triennio e sul quale questo Comitato si è espresso con delibera 27 maggio 2005, n. 72 (*Gazzetta Ufficiale* n. 244/2005);

Considerato che, con nota 28 marzo 2006, n. 233, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso il foglio del 27 stesso mese, con il quale l'ANAS ha comunicato che la concessionaria ha presentato, in esito alla richiesta formulata dal suddetto Ministero, un piano finanziario aggiornato dell'opera, di cui allega copia e che il proprio Consiglio di amministrazione ha approvato nella seduta del 16 marzo 2006;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

Prende atto:

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che il progetto preliminare in esame riguarda la realizzazione di un collegamento autostradale dello sviluppo di circa 76,5 km, articolato nella Tangenziale di Varese, nella Tangenziale di Como e nell'asse trasversale principale da Cassano Magnano - A8 in provincia di Varese sino all'A4 a Osio Sotto/Brembate in provincia di Bergamo, che interessa il territorio di 4 Province e 77 Comuni;

che, in particolare, il suddetto collegamento comprende:

il completamento del Sistema Tangenziale di Varese a nord, da Folla di Malnate sino al valico svizzero di Gaggiolo, e a sud ovest, dall'innesto sull'A8 Milano - Laghi presso lo svincolo di Gazzada sino al ponte di Vedano Olona, per complessivi 10,68 km;

la realizzazione della Tangenziale di Como che collega la A9 Milano - Chiasso, la s.p. 35 «Cantù - Como» e la ex s.s. 342 «Briantea» in Comune di Albese con Cassano, con uno sviluppo di 9,0 km;

l'asse principale est-ovest che va dalla A4 in Comune di Osio Sotto/Dalmine alla A51 Tangenziale est a Vimercate, con sezione a due corsie per senso di marcia più corsia di emergenza (tratta D), e prosegue a tre corsie per senso di marcia con corsia di emergenza da Usmate Velate fino a Desio, ove interseca con la s.s. 36 «Valassina», e poi a Cesano Maderno dove si interrompe sulla ex s.s. 35 (tratta C), della quale la versione originaria del progetto prevedeva il potenziamento da Cesano Maderno a Lentate sul Seveso per un tratto di 5,8 km dei 10,4 utilizzati; mentre da Lentate sul Seveso, sempre sulla s.s. 35, l'asse prosegue con sezione a tre corsie per senso di marcia con corsia di emergenza fino alla A9 tra Turate e Lomazzo (tratta B) e con sezione a due corsie per senso di marcia con corsia di emergenza fino alla A8 a Cassano Magnano (tratta A);

che la tipologia dell'infrastruttura stradale proposta è quella prevista dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001 per la categoria A, con velocità di progetto Vp compresa tra gli 80 km/h, in ambito urbano, o i 90 km/h, in ambito extraurbano, e i 140 km/h;

che il progetto prevede, tra svincoli ed interconnessioni, la realizzazione di 24 opere d'arte che assicurano le relazioni con la fitta rete viaria statale e provinciale esistente, nonché oltre 48 km di opere connesse, generalmente con sezione tipo C1 ad una corsia per senso di marcia più banchina laterale, che consentono il pieno inserimento dell'asse autostradale nel cosiddetto Sistema viabilistico pedemontano;

che la prima versione del progetto preliminare predisposto dalla «Società Autostrada Pedemontana Lombarda» S.p.A. nella qualità di concessionaria della progettazione, costruzione ed esercizio del collegamento autostradale in argomento, e approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS in data 6 marzo e 7 novembre 2003 - è stata trasmessa con foglio 2 febbraio 2004, n. 789, dall'ANAS al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per l'avvio della procedura approvativa, e che l'avviso dell'avvio del procedimento è stato pubblicato in data 4 febbraio 2004 su un quotidiano nazionale e su quotidiani a diffusione regionale;

che la Regione Lombardia, con delibera 21 maggio 2004, n. 7/17643, ha espresso parere favorevole in merito all'approvazione ed alla compatibilità ambientale del progetto, formulando peraltro numerose prescrizioni e richiedendo il completamento del percorso autostradale nel tratto Cermenate-Desio, con relativo «Studio di Impatto Ambientale», anche in relazione ai contenuti del protocollo di intesa sottoscritto il 26 gennaio 1999 dalla Regione stessa, dalle Province interessate, dai Comuni di Como e di Varese, dall'ANAS e dalla Società Pedemontana;

che la Società concessionaria, previa richiesta di sospensione della procedura istruttoria in capo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio formulata in data 19 maggio 2004, ha conseguentemente apportato al progetto preliminare le integrazioni e modifiche necessarie per completare il percorso autostradale, come richiesto dalla Regione Lombardia;

che il progetto preliminare «Integrazioni e modifiche: tratta B1 (ex B) e tratta B2 nuova», approvato in linea tecnica dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS in data 16 novembre 2004, è stato trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed alle altre Amministrazioni competenti con foglio 2 dicembre 2004, n. 476/PR/AD/Ib, e pubblicato in data 3 dicembre 2004;

che il suddetto progetto preliminare delle tratte B1 e B2, che sostituiscono la tratta B precedente, interessa le province di Como e di Milano dalla interconnessione con la A9 a Lomazzo fino a Cesano Maderno/Desio, inizio della tratta C della autostrada Pedemontana, e coinvolge 17 Comuni e due Parchi;

che la Regione Lombardia con delibera 16 febbraio 2005, n. VII/20902, ha espresso parere favorevole in ordine all'approvazione, alla compatibilità ambientale ed alla localizzazione del progetto preliminare aggiornato, formulando ulteriori prescrizioni;

che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio con nota 6 maggio 2005, n. GAB/2005/4149/B05, ha trasmesso il parere favorevole in merito al progetto preliminare aggiornato, condizionato al recepimento di prescrizioni e raccomandazioni;

che anche il Ministero per i beni e le attività culturali, con foglio 25 luglio 2005, n. 07.08.407/9533, ha espresso parere favorevole con prescrizioni;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riporta, in apposito allegato alla relazione istruttoria, le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare;

sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore è ANAS S.p.A;

che è in corso la revisione della convenzione tra ANAS e Pedemontana Lombarda S.p.A. citata in premessa;

che l'apertura al traffico avverrà per tranches a partire dal 2010 e che l'entrata in esercizio dell'intera opera è previsto per l'anno 2014;

sotto l'aspetto finanziario:

che l'importo dell'opera nella configurazione proposta con il progetto iniziale è pari a 3.784.889.839,00 euro, di cui 2.575.213.884 euro per lavori e 1.209.675.955 euro per somme a disposizione, mentre il costo aggiuntivo delle integrazioni e modifiche inserite nel progetto preliminare aggiornato è pari a 880.614.614,47 euro, sicché il costo complessivo dell'opera da approvare ammonta a 4.665.504.453,47 euro;

che il piano predisposto dalla «Pedemontana Lombarda S.p.A.» nel marzo 2006 costituisce l'aggiornamento del piano finanziario redatto nel 2004 e tiene conto anche del costo di attuazione delle prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella relazione sottoposta a questo Comitato nella seduta del 29 luglio 2005;

che nel suddetto piano il costo di realizzazione dell'intero tracciato viene quantificato in 4.327,298 Meuro (di cui 3.175,429 per lavori e 1.151,869 per somme a disposizione), cui sono da aggiungere voci varie (consulenti, oneri finanziari, IVA, etc.) per ulteriori 560,599 Meuro; ma che l'importo complessivo viene riportato nella minor cifra di 4.559,558 Meuro in quanto la quota lavori viene depurata dell'11% quale presumibile ribasso d'asta;

che il suddetto piano, che viene qui assunto quale documento indicativo delle modalità di copertura del costo dell'opera e che dovrà essere poi approvato dai Ministeri competenti nelle forme di rito, presuppone un contributo pubblico a fondo perduto di 2.750 Meuro, da erogare a stato avanzamento lavori, pari al 60,31% del costo dell'opera e desunto in termini differenziali tra il fabbisogno complessivo, il capitale di debito reperibile dal progetto e l'ammontare di equity versato dai soci al fine di garantire al progetto e agli azionisti un adeguato rendimento del capitale investito;

che è stata sviluppata anche una versione di piano finanziario limitata al lotto funzionale «tratta autostradale A9-Cesano Maderno-A51 e prime parti delle tangenziali di Varese e Como» del costo complessivo di 2.326,535 Meuro (al netto della citata percentuale dell'11% sui lavori per presumibile ribasso d'asta), cui corrisponde una previsione di contributo a fondo perduto di 1.205 Meuro, pari al 51,79% del fabbisogno finanziario complessivo;

Prende atto:

altresì di quanto emerso nel corso della seduta del 29 luglio 2005 riguardo all'opportunità di prevedere che, in sede di progettazione definitiva, il cronoprogramma attuativo dia priorità alla realizzazione delle Tangenziali di Como e di Varese, rispetto al collegamento principale est-ovest previsto nel progetto all'esame, in relazione al più avanzato stadio di definizione istruttoria presentato dalle tratte dell'opera che interessano più direttamente le suddette città; orientamento che trova conferma nella richiamata disposizione di cui all'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005;

Delibera:

1. *Approvazione progetto preliminare*

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, nonché ai sensi del disposto dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato, con le prescrizioni di ordine tecnico e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare aggiornato del «Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse».

È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra lo Stato e la Regione interessata sulla localizzazione dell'opera.

1.2 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del progetto e da sviluppare in sede

di progettazione definitiva, sono riportate nella parte 1^ dell'allegato che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella parte 2^ del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

Il soggetto aggiudicatore fornirà alla Società concessionaria le necessarie indicazioni affinché nel cronoprogramma attuativo, da definire nella fase di progettazione definitiva, venga attribuita priorità, rispetto all'asse autostradale principale est-ovest, alla ulteriore fase di progettazione ed alla realizzazione del completamento del Sistema Tangenziale di Varese e della Tangenziale di Como.

1.3 Ai sensi del citato art. 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 4.665.504.453,47 euro, fissato in relazione all'ammontare del quadro economico dell'opera sintetizzato nella «presa d'atto», costituisce il limite di spesa dell'intervento da realizzare ed è inclusivo degli oneri per opere di mitigazione ambientale e degli oneri conseguenti all'accoglimento delle prescrizioni specificate nella parte 1^ dell'allegato.

2. *Revisione convenzione Anas - Società Pedemontana Lombarda*

2.1 La revisione della convenzione tra ANAS e Pedemontana Lombarda S.p.A. - da effettuare secondo la procedura di rito e nel rispetto dei principi fissati dalla normativa comunitaria e nazionale vigente in materia - deve essere completata entro 6 mesi dalla pubblicazione della presente delibera nella *Gazzetta Ufficiale*.

L'atto convenzionale in questione definirà gli impegni reciproci delle parti anche sotto l'aspetto finanziario e potrà prevedere anche una realizzazione per tratte funzionali, in correlazione con le risorse disponibili, dando comunque priorità alla realizzazione delle Tangenziali di Como e di Varese.

2.2 I Ministri competenti potranno procedere all'approvazione del nuovo atto convenzionale e dei relativi allegati solo allorché il contributo a carico dello Stato, nei termini indicati nella «presa d'atto» o nella minore entità che risulti necessaria a seguito di accertate o sopravvenute disponibilità o a seguito dell'ottimizzazione del quadro economico, potrà essere disposto con apposito provvedimento legislativo.

3. *Clausole finali*

3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare dell'intervento approvato con la presente delibera.

3.2 In sede di esame della progettazione definitiva, il predetto Ministero provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al precedente punto 1.2, ferme restando le verifiche di competenza della Commissione Speciale VIA.

3.3 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

3.4 Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo - tra l'altro - l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali subappaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori.

3.5 L'approvazione del progetto preliminare di cui al punto 1.1 è subordinata all'assegnazione del CUP (codice unico di progetto), che il soggetto aggiudicatore è tenuto a richiedere entro trenta giorni dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della presente delibera.

Il CUP assegnato, ai sensi della delibera n. 24/2004 citata nelle premesse, va evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera approvata.

Roma, 29 marzo 2006

Il Presidente
BERLUSCONI

Il segretario del CIPE
BALDASSARRI

Registrato alla Corte dei conti il 30 ottobre 2006
Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, Registro n. 6 - Economia e finanze, foglio n. 114

ALLEGATO

ALLEGATO

COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE – COMO – VARESE
VALICO DEL GAGGIOLO ED OPERE AD ESSO CONNESSE

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE
DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PARTE I - PRESCRIZIONI

PARTE II - RACCOMANDAZIONI

PARTE I – PRESCRIZIONI

Prescrizioni da sviluppare in sede di progettazione definitiva

Prescrizioni di carattere progettuale

- Si dovranno prevedere modalità di esazione innovative al fine di consentire un minore ingombro ed uso del suolo per svincoli e barriere abbattendo anche i costi realizzativi. Si prescrive altresì che, qualora entro l'esecuzione dell'intervento fosse possibile introdurre forme di esazione innovativa in assenza di caselli o barriere il progetto dovrà essere coerentemente aggiornato;

- Poiché l'infrastruttura in esame si inserisce in un ambito territoriale densamente urbanizzato e produttivo dove si rilevano situazioni di difficile collocazione a causa dell'esiguità di spazio e della presenza di numerosi vincoli si dovrà verificare l'opportunità che tutto il collegamento autostradale in esame sia classificato come Autostrada urbana ai sensi e per gli effetti del D.M. 5 novembre 2001 n. 6792.

- Si dovrà verificare durante lo sviluppo del progetto definitivo, laddove sussistano le condizioni tecniche e di fattibilità economica, la possibilità di prevedere anche stazioni di rifornimento a metano.

- In riferimento al tratto B2 (Lentate sul Seveso – Cesano Maderno) del Sistema Viabilistico Pedemontano che utilizza il sedime della ex SS 35 "dei Giovi", di proprietà della Provincia di Milano, al fine di potenziarlo come asse autostradale si dovrà provvedere a regolamentare, con appositi atti, le prerogative della Provincia ente proprietario della strada.

- Si prescrive di effettuare, durante la fase di redazione del progetto definitivo, ulteriori valutazioni delle denominazioni dei caselli con la finalità di rendere meglio identificabile, ove possibile, l'ambito e/o gli ambiti territoriali sui quali recapita l'infrastruttura.

- Si prescrive che nel progetto definitivo siano studiate ed approfondite le soluzioni e caratteristiche architettoniche per la realizzazione dei ponti anche in relazione al contesto territoriale. Inoltre laddove le sponde risultino densamente urbanizzate (un caso è

l'attraversamento della Valle Olona) le soluzioni architettoniche dovranno estendersi ai presidi per il contenimento degli impatti.

- Il progetto definitivo dovrà sviluppare uno studio di traffico che esamini, in modo assolutamente esaustivo, le ricadute della nuova autostrada sulla viabilità locale. Tale indicazione è riferita a tutti i tratti dell'autostrada: Tangenziali di Como e di Varese, tratti A, B1, B2, C, e D. In particolare si segnala la complessità del tema per la tratta B2. Per ciascuna delle tratte dovrà, inoltre, essere sviluppata un'analisi dei principali nodi che andranno esaminati in termini di simulazione dei flussi di traffico al fine di verificare le soluzioni proposte e individuarne l'assetto tipologico finale anche in relazione alle prescrizioni formulate.

- Si prescrive che, proporzionalmente all'incidenza delle infrastrutture situate sul territorio (comunale), ad esclusione delle opere connesse, in funzione di:
    1. superfici occupate (mq)
    2. tipologia dell'infrastruttura (asse autostradale, svincolo, barriera, area di servizio, posto manutenzione neve)
    3. giacitura altimetrica/tipologia (rilevato, viadotto, trincea, galleria)

dovrà essere rivisto il calcolo degli impatti per la definizione delle opere di compensazione (Budge Ambientale), come quantificato nel progetto in esame, in coerenza con quanto prescritto nell'allegato "B" delle delibere di Giunta regionale nn. VII / 17643 del 21/05/2004 e VII / 2090 del 16 / 02 /2005, relativo alla Valutazione di Impatto ambientale.

- Si prescrive che, laddove non vengano proposte soluzioni puntuali, nel progetto definitivo dovranno essere individuate soluzioni tecniche che riducano il più possibile la dimensione delle barriere, dei caselli e delle interconnessioni. Per le barriere dovranno prevedersi anche soluzioni architettoniche di pregio estetico e la possibilità di realizzarle leggermente ribassate (semi trincea) rispetto al piano campagna.

- Si prescrive che la stazione di servizio prevista nella tratta "A" sia localizzata come da planimetria allegata alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004 (Tavola 4). Si prescrive, altresì, che il posizionamento dell'area di servizio della tratta "C" sia definita nel progetto definitivo a seguito di un'attenta e coordinata valutazione del contesto.

- Per l'area di servizio nella tratta "D" si dovrà valutarne l'effettiva necessità, considerato che la tratta "D" ha un'estesa complessiva di soli 18,856 km.
- Si prescrive che nello sviluppo del progetto definitivo sia definita la tempistica di realizzazione delle opere connesse che dovrà, comunque, essere contestuale e/o anticipata rispetto all'intervento principale. Ciò è necessario per ridurre le ricadute sulla viabilità locale, in molti ambiti già fortemente satura, durante le fasi di cantiere per la realizzazione dell'autostrada.

<u>Tangenziale di Varese</u>

- **Svincolo Valico del Gaggiolo.** In riferimento alla parte finale del tracciato autostradale, la quale si affianca al nuovo collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate-Confine di Stato-Stabio (il cui progetto preliminare è stato approvato dalla Regione Lombardia, con D.G.R. 20.06.2003 n. VII/13425), si prescrive l'abbassamento della livelletta stradale alla stessa quota della ferrovia iniziando, quindi, l'abbassamento prima di quanto previsto nel progetto e consentendo lo spostamento dello svincolo ad ovest di Gaggiolo con la previsione di bracci di raccordo alla viabilità esistente e alla nuova stazione come definito nello schema della Tavola 1 allegata alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004.

- **Svincolo di Cantello.** Si prescrive lo spostamento del salto di montone come indicato nella Tavola 1 allegata alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004 verificando anche la possibilità di realizzazione di uno svincolo a trombetta. In conseguenza del riposizionamento dello svincolo si dovrà verificare la possibilità di prolungare la galleria.

- **Svincolo Folla di Malnate.** Si dovrà verificare la possibilità di inserire un raccordo in direzione Varese/Malnate per le provenienze da Gaggiolo.
- **Svincolo Ponte di Vedano.** Si prescrive integrazione/modifica dello svincolo che dovrà prevedere i collegamenti con la viabilità esistente garantendo tutte le direzioni verificando, quindi, anche la possibilità di inserire le direzioni Gazzada e Morazzone.
  Inoltre si prescrive che, nel progetto definitivo, sia garantita la coerenza tra il progetto in esame e il progetto del Peduncolo di Vedano Olona nell'ultima versione e anche con la versione licenziata dalla Conferenza dei Servizi tenutasi nel 2001 convocata dall'ANAS per l'approvazione del progetto preliminare del Peduncolo di Vedano.

- Si dovrà verificare la salvaguardia dell'area di rispetto del **cimitero di Lozza** anche alla luce delle nuove norme in materia sanitaria.

- Dovranno essere risolte le **interferenze con la rete degli acquedotti**, gestiti dalla ASPEM S.p.A).

- **Interferenze con la viabilità locale**. Nel progetto definitivo dovranno essere risolte le interferenze con la viabilità locale, comprese le deviazioni di tracciato durante i lavori, in accordo con gli Enti proprietari delle strade . Dovrà anche essere stabilita la tempistica dei cantieri.

- **Interferenze con la viabilità locale**. Nel progetto definitivo dovranno essere risolte le interferenze con la viabilità locale ed in particolare si dovrà garantire:
  - la continuità della SP 57, che in parte viene trasformata in autostrada, con la SP 1
  - dallo svincolo della A8 allo svincolo di Gazzada, il transito per tutti i tipi di veicolo nel tratto di collegamento tra la SP 57 e la SP 1

  > dovranno altresì essere definite le deviazioni di tracciato durante i lavori, in accordo con gli Enti proprietari delle strade, e dovrà anche essere stabilita la tempistica dei cantieri per quanto riguarda:
  - le gallerie di Gazzada Schianno che interessano in più punti la SP 57
  - la SP 3 che perderà continuità perché in parte diventerà autostrada
  - la ex SS 233 è sottopassata dall'autostrada con galleria artificiale.

<u>**Tangenziale di Como**</u>

- Si prescrive, nello sviluppo del progetto definitivo, l'adeguamento con l'**opera connessa TRCO 03** del Documento di Indirizzi "**collegamento tra Tangenziale di Como/A9 e SP 24/ex SS 342 in Comune di Villaguardia**" come indicato nello schema di Tavola 2 allegata alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004, tale opera dovrà trovare contestuale realizzazione.

- **Tratto A9-ex SS 35**. Si prescrive di ridurre la quota del viadotto sulla via Leopardi (Grandate) da 9 metri a circa 5 metri (o meno se possibile) allo scopo di mantenere in trincea/galleria artificiale il tratto dalla zona del cimitero fino all'imbocco della galleria di Casnate (sottopassando la SS 35).

- **Interferenza via Scalabrini Como/Casnate con Bernate.** Si prescrive di indicare una soluzione progettuale nel definitivo che mantenga il collegamento della Via Scalabrini, senza sostanziali modifiche di tracciato, salvaguardando la possibilità di una riqualificazione (allargamento) della stessa strada, individuata come asse del futuro collegamento Como-Cantù-Mariano in fase di progettazione da parte della Provincia di Como. In territorio di Casnate con Bernate si segnala l'ulteriore interferenza della galleria con un'azienda e pertanto si dovrà ottimizzare la proposta progettuale.

- **Svincolo di Acquanegra.** Si prescrive di modificare parzialmente il tracciato dell'opera connessa (TGCO 04) "raccordo con la SP 36 Canturina", relativamente al tratto tra la Via Del Lavoro e la SP 36, prevedendo la connessione alla rotatoria della nuova bretella "Oltrecolle" tramite rampe già posizionate e predisposte per un futuro potenziamento dello svincolo secondo uno schema di rotatoria a due livelli, come riportato nella Tavola 2 allegata alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004.

- **Interconnessione ex SS 342.** Si prescrive di prevedere interventi di riqualificazione del tratto della ex SS 639 tra la rotatoria di Tavernerio (SS 342) e la Via Montorfano, compresa l'eliminazione dell'impianto semaforico.

<u>Tratta "A" A8 – A9</u>

- In riferimento alle interferenze con la viabilità provinciale: SP 20 (realizzazione di galleria artificiale) SP 2 (sottopasso e modifica quote della viabilità provinciale) SP 19 (il tracciato in corrispondenza della viabilità provinciale è in galleria artificiale) e con la ex SS 233, le stesse dovranno essere risolte, comprese le deviazioni di tracciato durante i lavori, in accordo con la Provincia di Varese.

- **Interconnessione A8 e Variante SS 341.** In coerenza con i contenuti della D.G.R. 30 settembre 2003 n. VII/14402, relativa all'espressione del parere regionale previsto dal D.Lgs 190/2002 per il progetto preliminare della nuova SS 341 "Gallaratese", si dovrà ricercare la coerenza tra l'asse dell'infrastruttura in esame e le modifiche richieste per la Variante alla SS 341 relative all'attraversamento delle vasche di spagliamento dei torrenti Rile e Tenore. A tal proposito si rende necessario il coordinamento dei due gruppi di progettazione al fine di rendere coerenti le scelte che verranno operate nei rispettivi progetti definitivi. Inoltre il progetto definitivo del Sistema Viabilistico Pedemontano dovrà riportare nella cartografia anche parte del progetto

della Variante alla SS 341 per fornire una completa ed esaustiva visione delle scelte progettuali operate per le due infrastrutture.

- **Galleria Venegoni.** I lavori per la realizzazione della galleria "Venegoni" non dovranno interrompere il traffico di Via Bonicalza - Cassano Magnago e dovranno salvaguardare il monumento all'eroe della resistenza "Mauro Venegoni".

- **Svincolo Olona.** Si prescrive, nello sviluppo del progetto definitivo, il riposizionamento dello svincolo secondo lo schema riportato in Tavola 3 allegata alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004.

- **Opera Connessa TRVA 06** (connessione tra lo svincolo autostradale e la viabilità locale nei Comuni di Fagnano Olona e Solbiate Olona). Si prescrive la modifica del tracciato dell'opera connessa come nello schema della Tavola 3 allegata alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004.

- **Galleria di sottopasso in Comune di Solbiate Olona.** Si prescrive il prolungamento verso est della galleria di sottopasso.

- **Galleria naturale Solbiate Olona.** Si dovrà garantire la risoluzione dell'interferenza della galleria naturale Solbiate Olona con il pozzo "Via Patrioti".

- **Area di servizio Gorla e Svincolo e barriera di Cislago.** Si prescrive, nello sviluppo del progetto definitivo, lo spostamento delle due infrastrutture come riportato nello schema della Tavola 4 allegata alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004. Si dovrà verificare altresì la possibilità di spostare nella medesima area anche il posto di manutenzione già previsto in territorio di Cislago.

- **Galleria artificiale di Gorla.** Ad est della galleria artificiale, compatibilmente con lo spostamento dell'area di servizio dai territori di Gorla Maggiore e Gorla Minore, si prescrive di ottimizzare profilo altimetrico puntando alla minimizzazione dell'impatto sull'orografia di superficie.

- **Galleria di Cislago.** Si prescrive, per l'attraversamento dell'area urbanizzata di Cislago, di allungare la galleria il più possibile in direzione ovest.

- Si richiede il controllo delle **interferenze con la viabilità locale** mediante verifica delle intersezioni con la SP 33 Lomazzo/Turate, con la SP 29 e con la strada intercomunale C.na Piatti e C.na Restelli. Si chiede inoltre l'adeguamento del sottopasso di Via Cavour e del sovrappasso in località S. Maurizio.

- **Opera connessa TRVA 14 (Variante nord ex SS 233 "Varesina").** Si prescrive la modifica del tracciato proposto per la variante in argomento come da schema riportato nelle Tavole 4 e 5 allegate alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004, sino alla SP 2 bis.

- **Opera connessa TRVA 13 (Variante sud ex SS 233 "Varesina").** Si prescrive:
  - la modifica del tracciato proposto per la variante in argomento come da schema riportato in Tavola 4 allegata alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004 (recapito della tratta sud della variante sulla Pedemontana e raccordo con la tratta nord).
  - di ricercare la possibile coerenza tra il tracciato della variante sud della Varesina e la pianificazione comunale in località frazione Massina di Cislago.
  - di prevedere il tracciato della variante in prossimità delle discariche di Gerenzano a piano campagna e poi in rilevato per consentire il sovrappasso della linea FNM Saronno – Seregno.
  - di ridefinire lo svincolo a quadrifoglio sulla A9 considerando la presenza del centro sportivo e delle residenze.
  - che, superata la A9, la variante si attesti sull'attuale ex SS 233 "Varesina".

Tratta B1 (ex B)

- **Interconnessione con la A9 e barriera di Lomazzo.** Il progetto definitivo dovrà:
  - verificare la possibilità di ridurre lo svincolo di interconnessione con la A9. Inoltre in relazione ai diversi tempi di realizzazione delle tratte B1 e A il progetto definitivo dovrà individuare fasi realizzative delle infrastrutture di svincolo coerenti con l'effettivo utilizzo delle stesse;
  - prevedere di sottopassare la A9;
  - prevedere la realizzazione di una rampa di connessione con la SP 32 "Novedratese" che consenta l'uscita in destra per le provenienze della A9 da Milano in direzione est. Tale raccordo dovrà essere anticipato rispetto all'apertura dei cantieri della variante alla SP 31 e dell'autostrada. Il raccordo sarà temporaneo e verrà utilizzato fintanto che non entrerà in funzione la nuova autostrada;

- effettuare una verifica dell'impostazione del sistema di esazione finalizzato all'eliminazione della barriera di Lomazzo senza che ciò comporti modifiche allo schema geometrico degli svincoli, in termini di aumento delle infrastrutture, già condivisi a livello territoriale. Qualora tale verifica non sia risolutiva, la barriera di esazione dovrà essere prevista in semi trincea e ridotta il più possibile in termini di ingombro territoriale.

In considerazione della complessità del nodo il progetto definitivo dovrà, pertanto, studiare e simulare gli effetti di diverse modalità di esazione al fine di individuare la soluzione ottimale che consenta di escludere, anche con l'utilizzo di strumenti tariffari, fenomeni di by pass creando grave danno alla viabilità ordinaria.

- **Galleria artificiale di Lomazzo.** Si dovrà verificare il corridoio di attraversamento della ferrovia e della SP 30 con il fine di utilizzare quello individuato nel PRG nell'area a destinazione residenziale di completamento zona urbanistica APR 10.

- **Viadotto Lura.** Si dovrà verificare, previe le opportune analisi idrauliche e idrologiche, sia l'attraversamento del Torrente Lura ad una quota ancora inferiore, sia l'allungamento delle gallerie artificiali poste prima e dopo il viadotto in questione. Il progetto definitivo dovrà, altresì, prevedere il ripristino dei passaggi ciclopedonali esistenti che non sono considerati nel progetto preliminare con particolare riferimento al percorso ciclabile che collega Rovellasca e Bregnano San Rocco.

Opera Connessa TRCO 11 (Variante nord SP 31)

- Si chiede di verificare la possibilità di traslare il tracciato il più possibile ad ovest a ridosso della collina.
- In riferimento alla variante proposta per quanto concerne il superamento dell'interferenza con la viabilità locale che unisce i centri abitati di Bregnano e Cermenate (denominata Via Garibaldi a Bregnano/Via Matteotti a Cermenate) e che innalza quest'ultima di 2,5 m, tale proposta dovrà essere oggetto di approfondimento nella fase di progetto definitivo, fatte salve le opportune verifiche idrogeologiche, cercando adeguate soluzioni progettuali al fine di salvaguardare la vicina Cappella di interesse storico. Si conferma che la soluzione definitiva non deve prevedere alcuna connessione con la Variante alla SP 31
- Tutta la variante nord della SP 31 dovrà essere realizzata antecedentemente all'entrata in esercizio del tratto B1 e all'apertura dei cantieri del tratto B2.

Opera Connessa TRCO 11 (Variante sud SP 31 e SP 133).

- Dovrà essere garantita la compatibilità del progetto definitivo del tratto di variante di competenza della concessionaria autostradale con quello di competenza di Ferrovie Nord Milano (prosecuzione sino alla ex SS 527 "Bustese" a Solaro).

  Inoltre:

  - il tracciato della variante dovrà essere sviluppato in semi trincea;
  - dovrà essere prevista una rotatoria all'intersezione con la viabilità di collegamento tra Rovellasca e Cascina Nuova di Misinto prevedendo altresì il collegamento della nuova rotatoria con la SP 152 a Misinto;
  - la nuova SP 133 deve essere allontanata il più possibile dall'abitato di Cascina Nuova di Misinto;
  - dovrà essere risolta l'interferenza della rotatoria posta in corrispondenza dell'intersezione tra la nuova variante e la SP 134 con la pista ciclo pedonale Ceriano Laghetto – frazione dal Pozzo mediante ripristino di collegamento ciclabile protetto.

- **In Comune di Carimate** Si prescrive la risoluzione dell'interferenza individuando una soluzione progettuale che consenta il mantenimento dell'accesso con una strada privata a servizio di un deposito commerciale sulla quale transitano giornalmente numerosi mezzi pesanti. Tale strada si connette direttamente con la ex SS 35 consentendo al traffico pesante di non interferire con la viabilità locale e, pertanto, deve essere mantenuta con la funzionalità attuale.

- **SP 32 "Novedratese"**. Così come previsto nel Protocollo d'Intesa sottoscritto il 26 gennaio 1999 da Regione Lombardia, dalle Province di Como, Varese, Bergamo e Lecco, dai Comuni di Como e Varese, dall'ANAS e da Società Pedemontana, si dovrà verificare la coerenza tra lo studio di fattibilità di riqualificazione e potenziamento della "Novedratese" e il progetto definitivo.

Tratta B2 Nuova

- Dovrà essere garantita la realizzabilità della **nuova linea ferroviaria Chiasso-Monza / potenziamento dell'asse del Gottardo** come definita con la d. g. r. 5 agosto 2004 n. 7/18612

di espressione di parere regionale ai sensi del D. Lgs. 190/2002 relativo al progetto preliminare del quadruplicamento della linea ferroviaria Chiasso-Monza, ricercando la compatibilità progettuale e cantieristica tra il progetto autostradale e il progetto ferroviario.

- Nel progetto definitivo dovrà essere sviluppato il **raccordo con la SP 32 "Novedratese"**, tra Lentate sul Seveso e Cermenate, secondo lo schema e il posizionamento planimetrico della tavola 7 e 7.c allegata alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004.

- Si prescrive la soluzione dell'interferenza tra la nuova autostrada e il **sovrappasso ciclabile che collega Lentate sul Seveso e Birago** che viene eliminato, valutando la realizzazione di una passerella leggera in legno lamellare.

- Per quanto relativo alla richiesta di completo interramento del tracciato autostradale formulata dal **Comune di Barlassina**, si prescrive che tale richiesta sia oggetto di specifico approfondimento tecnico in fase preliminare allo sviluppo del progetto definitivo così come proposto dal Comune di Barlassina con il documento tecnico "Proposta di modifica al tracciato nel territorio comunale di Barlassina" approvato con deliberazione del Consiglio comunale 9 febbraio 2005 n. 9. Qualora tale approfondimento individui una soluzione capace di superare le motivazioni avverse e dimostri la fattibilità, l'efficacia trasportistica, i tempi e i costi di esecuzione, tale soluzione dovrà considerasi prescrittiva.

  Qualora non si dovesse ottenere il risultato di cui al paragrafo precedente si prescrive che:

  - il progetto definitivo dovrà sviluppare la soluzione tecnica individuata nella tavola 7b allegata alla d. g. r. 21 maggio 2004 prevedendo la prosecuzione in trincea del tracciato dal termine della galleria artificiale "Barlassina" (sez. 40) sino alla sez. 45 circa del progetto preliminare in esame. La rotatoria di superficie dovrà essere realizzata sopra la trincea
  - l'abbassamento, quanto più possibile, del cavalcavia rispetto alla quota dell'esistente.

- Si prescrive di valutare la possibilità di modificare il raggio di curvatura della nuova autostrada in prossimità della sez. 58 per non interessare l'area parco Parco delle Querce che è sottoposta a vincolo di cui alla legge regionale 25 maggio 1985 n. 60;

- Dovrà essere garantita la risoluzione dell'interferenza con la **passerella ciclopedonale** in prossimità della rotatoria di **Meda** mediante ricostruzione dell'itinerario.

- Si prescrive di prevedere la **copertura del tratto autostradale** dalla sez. 64 alla sez. 67 e di posizionare sulla galleria artificiale l'area del casello in modo da non interessare il perimetro del Parco delle Querce e di ridurre l'impatto territoriale.

- Si prescrive di posizionare la **rotatoria posta in corrispondenza della sez. 63** sopra il sedime dell'autostrada in modo da non interessare il perimetro del Parco delle Querce.

- Si prescrive lo **spostamento della viabilità locale** di superficie sul lato ovest dell'autostrada (in corrispondenza dell'attuale sedime) dalla sez. 63 alla sez. 72. Inoltre la rotatoria con i relativi rami di adduzione posti tra le sez. 72 e 73 dovranno essere posizionati completamente al di fuori del perimetro del Parco delle Querce.

- Si prescrive lo **spostamento** dell'**intersezione** prevista sulla strada di arroccamento in corrispondenza della sez. 66 di progetto sostituendola con analoga intersezione connessa alla strada di campagna (e in previsione di modifica nel PRG) all'altezza delle sez. 70 e 71.

- **In Comune di Seveso** si prescrive di garantire i passaggi ciclopedonali esistenti con le seguenti modalità: realizzazione di una passerella ciclopedonale in corrispondenza della rotatoria prevista (sez. 72 – 73), connessa sul lato ovest in direzione nord con il percorso ciclopedonale del Parco delle Querce e in direzione sud con la via Redipuglia. Sul lato est la stessa passerella dovrà essere connessa in direzione nord con la strada di campagna di cui alla prescrizione precedente e in direzione sud a Via Zara.

- Si prescrive di **sostituire la rotatoria** posta all'intersezione con corso Isonzo (sez. 75 – 76) con lo schema di svincolo riportato nella tavola 7 a. allegata alla d. g. r. del 21 maggio 2004.

- Il progetto definitivo dovrà valutare:
  - la possibilità di **realizzare una rotatoria** in via S. Eurosia di Cesano Maderno esaminandone la sostenibilità funzionale in relazione alla vicinanza con la rotatoria di via Manzoni;

- la possibilità di **integrare il sistema di scambio** tra le vie Garibaldi, San Carlo, Beato Angelico in un unico impianto rotatorio allungato atto a gestire tutte le immissioni oppure, in alternativa, si ripropone lo schema e il posizionamento planimetrico della tavola 7.a allegata alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004

- Il progetto definitivo dovrà studiare la possibilità di mantenere l'attuale continuità della tangenziale sud di Cesano Maderno risolvendo altresì il problema delle intersezioni di via Manzoni nel tratto compreso tra le due rotatorie soprattutto per ciò che riguarda il comparto sud prevedendo l'integrazione dei percorsi ciclabili.

- Il progetto definitivo dovrà dare adeguata soluzione all'**accessibilità del comparto orientale di Cesano Maderno** all'autostrada con particolare riferimento alla Cassina Savina realizzando una rotatoria all'innesto tra la via Per Desio e la via Trento.

- Dovrà essere verificata la gestione e il raccordo del flussi locali in corrispondenza del nodo Cesano Maderno/Bovisio Masciago/Desio per valutare specifiche le implicazioni delle soluzioni progettuali che verranno adottate.

Tratto C

- **Barriera di Desio.** Si prescrive lo spostamento della barriera ad ovest almeno sino alla sezione 16.

- **Galleria artificiale Desio.** Si prescrive il prolungamento della galleria per circa m 200 ad ovest (per la presenza di residenze ed ospedale). Si dovrà inoltre verificare la possibilità di estendere medesima galleria artificiale anche in direzione est.

- **Intersezione con la SS 36.** Si prescrive che l'intersezione con la SS 36 avvenga mediante sottopasso della stessa come descritto nello schema di Tavola 8 allegata alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004.

- **Svincolo di Desio.** Si prescrive la modifica dello svincolo e delle viabilità ad esso connesse come da schema della Tavola 8 allegata alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004 . Rispetto alla proposta di pedaggio della concessionaria si dovrà valutare l'eliminazione del pedaggio per le sole provenienze dallo svincolo di Macherio in direzione sud in quanto la viabilità locale

esistente posta a sud della nuova autostrada costituirebbe efficace by pass dell'esazione rendendola di inefficace e provocando effetti di saturazione della viabilità locale stessa.
Inoltre si dovrà verificare la coerenza con le previsioni urbanistiche relativamente al Documento di Inquadramento inerente il Programma Integrato di Intervento previsto in corrispondenza del tracciato autostradale in Comune di Lissone.

- **Posto manutenzione neve**. Si prescrive l'inserimento del posto manutenzione neve di Desio all'interno delle rampe dello svincolo.

- **Galleria artificiale Seregno**. Si prescrive l'allungamento della galleria ad est all'incirca sino alla sezione 40 come da schema riportato nella Tavola 8 allegata alla D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004e comunque compatibilmente con la presenza delle rampe di svincolo.

- **Area di servizio di Desio/Lissone**. Per quanto riguarda l'area di servizio della tratta "C", il suo posizionamento dovrà essere definito a seguito di un'attenta e coordinata valutazione del contesto.

- **Gallerie artificiali di Macherio**. Si dovranno studiare soluzioni che prevedano di estendere il più possibile verso ovest (sotto il territorio comunale di Lissone) la copertura del tracciato autostradale, anche allungando eventualmente in tal senso la galleria "Macherio 1", compatibilmente con il ridisegno dello svincolo di Desio e delle relative rampe. Si prescrive altresì di coprire quanto più possibile della tratta compresa tra le gallerie di Macherio.

- **Tracciato in Comune di Macherio**. Si prescrive la verifica di traslazione del tracciato per allontanarlo il più possibile dalle abitazioni e dalla scuola elementare di Baraggia di Macherio. Inoltre durante la fase di cantiere dovrà essere garantita la funzionalità della viabilità locale in particolar modo con la località Baraggia di Macherio.

- **Opera connessa TRMI 10 e TRMI 31 (Variante SP 6)**.
  Si prescrive l'adeguamento della viabilità connessa come da schema della Tavola 13 allegata alla DGR n° VII/17643 del 21/ 05 /2004;

- **Gallerie artificiali e cavalcavia di Biassono**. Si dovrà prevedere il prolungamento delle gallerie artificiali di Biassono 1 e Biassono 2 da ottenere o mediante abbassamento della livelletta di progetto all'incirca dalla sezione 97 alla sezione 105, oppure mediante un'ulteriore galleria artificiale tra sezione 102 e sezione 105.
  Si dovranno inoltre superare le seguenti interferenze:
  - interferenza, già durante la fase di cantierizzazione, con il percorso ciclabile Milano – Ghisallo (in corrispondenza della sezione 107) che andrà risolto.
  - interferenza con le linee elettriche (che si trovano a coincidere con il tracciato dell'autostrada) da risolvere prioritariamente mediante interramento delle stesse.
  - presenza di una vasca volano.

- **Galleria artificiale Lesmo 1**. Si prescrive la verifica e l'eventuale previsione del prolungamento della galleria artificiale fino alla sezione 113 nell'area compresa tra le frazioni Gerno e Peregallo e la risoluzione dell'interferenza data dall'intersezione del nuovo tracciato autostradale con la SP 135 all'altezza dell'innesto con Via Caduti per la Patria di Lesmo..

- **Sezioni di progetto 119 e 121**. Si dovrà verificare l'eventuale spostamento dell'asse stradale verso sud, nel tratto compreso tra la sezione 119 e la sezione 121 (dopo l'intersezione con SP 7) che ricade in fascia di rispetto cimiteriale.

- **Il tracciato ad Arcore - Galleria di Arcore.** In coerenza con quanto previsto dal Documento di Indirizzi e dal documento "Approfondimenti tecnici successivi alla Preconferenza dei Servizi del 3 aprile 2001 relativi all'infrastruttura principale e alle opere connesse" (settembre 2002) la soluzione planoaltimetrica proposta dal progetto in esame non è ritenuta percorribile dal sistema degli Enti Locali, pertanto si dovrà verificare la fattibilità della seguente soluzione:
  - la tratta autostradale proveniente da ovest, una volta superato il fiume Lambro, a nord del galoppatoio ed in corrispondenza del confine tra i Comuni di Lesmo ed Arcore, si sbina in due tratte separate a due corsie per senso di marcia e differenti recapiti/provenienze, ai quali corrisponde pertanto la realizzazione di 4 canne separate sotto le frazioni a nord dell'abitato di Arcore, nel corridoio previsto a tale fine dal Documento di Indirizzi ;

- la prima tratta, che corrisponde al recapito Arcore/Usmate Velate/Tangenziale est e verrà realizzata nell'ambito del primo lotto di attuazione del Sistema Viabilistico Pedemontano, scende dapprima in trincea e quindi in galleria artificiale (ricercando la coerenza anche con le indicazioni del Comune di Lesmo) sino a raggiungere la quota utile a spingersi in galleria naturale, tornando a livello di trincea ad est delle frazioni citate, al fine di formare gli svincoli di Arcore ed Usmate Velate/Tangenziale est;
- la seconda tratta, che potrà essere realizzata con il secondo lotto di attuazione del sistema pedemontano, viene realizzata con modalità e tracciato analoghi a quelli sopra descritti, ma costituisce, rispetto alla prima, ramo autonomo di prosecuzione del sistema pedemontano verso est e va a realizzare il primo svincolo oltre la tangenziale - Svincolo e barriera di Bellusco, per poi proseguire in coerenza con il tracciato ferroviario della Gronda est di Milano – tratta Seregno/Bergamo.

- **Svincolo Arcore, Svincolo Usmate Velate, Svincolo Tangenziale est.** Si dovranno studiare soluzioni per superare le criticità e le interferenze evidenziate dalle Amministrazioni Comunali e Provinciale così come di seguito elencate:
  - vicinanza - m 150- del casello di Arcore al plesso scolastico in corso di ampliamento
  - le opere viarie di adduzione allo svincolo di Arcore contrastano con le esigenze locali che prevedono la realizzazione di collegamenti con gli insediamenti industriali esistenti
  - occupazione del sedime della SP 177 con annullamento della funzione della stessa quale tangenziale di Usmate Velate
  - incongruità delle opere di adduzione allo svincolo di Usmate Velate in prossimità di Cascina Corrada
  - necessità di ridefinizione dell'assetto complessivo del nodo Svincolo Usmate Velate/Svincolo Tangenziale est, secondo criteri di linearità delle manovre e di risparmio di suolo oltre alla necessità di mantenere la SP 177 e la SP 48 come circonvallazione sud dell'abitato di Usmate Velate.

  Al fine di eliminare tali interferenze/criticità si prescrive che i tre svincoli e le opere connesse al loro inserimento sulla viabilità locale siano progettati nel definitivo secondo lo schema della Tavola 9 allegata alla DGR n° VII/17643 del 21/ 05 /2004;

- **Nuova Opera Connessa** In considerazione dell'aumento di traffico che verrà indotto dall'arrivo della nuova autostrada si prescrive, nello sviluppo del progetto definitivo, la riqualifica della viabilità al termine della Tangenziale Est prevedendo il potenziamento dell'itinerario suddetto sino alla connessione con la SP 342dir (ex SS 36 "storica") e la realizzazione di uno svincolo finale con rotatoria di caratteristiche adeguate ad accogliere tutti i rami provenienti dalla viabilità locale. Tali interventi dovranno comunque comportare mitigazioni adeguate, in modo tale da determinare un miglioramento delle condizioni ambientali nell'attraversamento dei centri abitati.

<u>Tratta D</u>

- Si dovrà superare l'**interferenza** in Località Cascina Velasca di Vimercate con la ditta Cantù (impianto produzione calcestruzzi).

- **Barriera di Vimercate est, Area di Servizio "Villanova", Casello e barriera di Bellusco.**
  Si prescrive, con lo sviluppo del progetto definitivo, la verifica dell'accorpamento delle infrastrutture per l'esazione del pedaggio tra i Comuni di Vimercate, Bellusco e Sulbiate in prossimità all'area industriale di Bernareggio, il tutto come schematizzato nella Tavola 10 allegata alla DGR n° VII/17643 del 21/ 05 /2004 prevedendo che la barriera di esazione e le rampe prospicienti l'abitato siano realizzati in trincea (o semi trincea). La soluzione, altresì, dovrà prevedere idonee mitigazioni per l'abitato di Rugginello e le frazioni a nord e nord-est dello stesso.

  L'avvicinamento tra la nuova autostrada e la nuova gronda ferroviaria merci Seregno – Bergamo, dovrà garantire adeguate spazi per posizionare il posto di manutenzione ferroviaria secondo quanto indicato nella Tavola 10.

  I tracciati delle opere connesse dovranno essere realizzati secondo quanto indicato nella Tavola 10 ed in particolare :

  - **TRMI 12 Varianti alle SP 3 e SP 177 a Bernareggio, Sulbiate e Aicurzio.** Si dovrà verificare la possibilità di realizzare una galleria artificiale sulla variante della SP 3 in prossimità della scuola di Bernareggio.
  - **TRMI 13 Varianti alla SP 210 e SP 3 a Sulbiate e Aicurzio**

- **TRMI 14 Variante alla SP 177 – Bellusco.** Per quanto riguarda il tracciato di questa variante si dovrà verificare l'effettiva necessità del mantenimento del lungo rettilineo ipotizzato.
-

- **Sedime tracciato autostradale e livellette dell'autostrada e del tracciato ferroviario della Gronda est di Milano tratta Seregno/Bergamo nel tratto da sezione 0 a sezione 88**
  Si prescrive che l'autostrada sia mantenuta in trincea in coerenza con il progetto preliminare con livelletta alla massima profondità possibile. Il tracciato ferroviario, nell'ambito degli approfondimenti tecnici sviluppati e in corso dovrà trovare compatibilità con l'infrastruttura viabilistica mediante livelletta coerente con la livelletta autostradale e/o trovare idonee soluzioni per le viabilità interferite e per gli altri sistemi nord-sud (con principale riferimento a quello idrico).
  Per quanto riguarda la **Galleria artificiale Passirano** (sezioni 21 – 29) si prescrive l'ulteriore ottimizzazione del tracciato autostradale (e possibilmente di quello ferroviario) in modo da ridurre l'impatto dell'attraversamento della collina e facilitare la ricostruzione e il rimodellamento della stessa dopo la chiusura delle gallerie.

- **Galleria artificiale Ventura.** In relazione alla vicinanza con il Castello di Sulbiate si prescrive il prolungamento della galleria artificiale Ventura sino alla sezione 93, con conseguente abbassamento della livelletta tra la sezione 88 e la sezione 93.

- **Sedime tracciato autostradale e livellette dell'autostrada e del tracciato ferroviario della Gronda est di Milano tratta Seregno/Bergamo nel tratto da sezione 93 a sezione 114.** Si prescrive che il tracciato autostradale, che nel progetto preliminare è previsto in rilevato, sia abbassato in trincea; quindi la risistemazione del reticolo idrico superficiale e la ricostruzione della viabilità minore interferita non potranno prescindere da tale abbassamento altimetrico dell'infrastruttura autostradale.

- **Sedime tracciato autostradale e livellette dell'autostrada e del tracciato ferroviario della Gronda est di Milano tratta Seregno/Bergamo nel tratto da sezione 114 a sezione 132.** Si prescrive che il tracciato autostradale sia mantenuto alla minima quota possibile compatibilmente con la sistemazione idrica superficiale, il ridisegno della viabilità locale e lo scavalcamento del torrente Pissanegra.

- **Sedime tracciato autostradale e livellette dell'autostrada e del tracciato ferroviario della Gronda est di Milano tratta Seregno/Bergamo nel tratto da sezione 132 - Viadotto fiume Adda – a fine affiancamento.** Riguardo i progetti autostradale e ferroviario si dovranno approfondire nella fase di progettazione definitiva le ottimizzazioni proposte dai due gruppi di progettazione, coordinate e condivise dalla Regione, che prevedono un passaggio in rilevato e viadotti (per il superamento del Torrente Pissanegra, del Rio Vallone e del Rio del Comune) fino alla sezione 166, dove è previsto l'imbocco della galleria, prima artificiale e poi naturale, che prelude al passaggio in viadotto sul fiume Adda ed in particolare:
  - l'inserimento dello svincolo a Colnago di Cornate d'Adda (Tavola 10/a) e la realizzazione della circonvallazione di Cornate d'Adda di connessione tra lo svincolo e la SP 2;
  - l'attraversamento dell'Adda e lo stretto affiancamento alla medesima quota di tre ponti (due autostradali e uno ferroviario) in luogo di quattro (due autostradali e due ferroviari) a quote diverse come da situazione precedente alla ottimizzazione dei tracciati
  - la ricerca, per i viadotti dell'Adda, della soluzione architettonica adeguata al contesto in coordinamento anche con l'Ente Parco.

- **Opere connesse TRMI 37 (Riqualificazione della tangenziale di Trezzo sull'Adda dal Sistema Viabilistico Pedemontano al nuovo casello della A4).** Si prescrive di adeguare la previsione dell'opera connessa in argomento con la connessione alla SP 2, alla variante di Trezzo sull'Adda e al nuovo casello della A4 di Trezzo.

- **Svincolo e barriera di Filago, Galleria artificiale Seminario, interconnessione A4, ponte sul Brembo, Barriera di Boltiere (Termine tratto D).** Dallo svincolo barriera di Filago sino al termine tratto D si prescrive l'approfondimento delle modifiche di tracciato schematizzate nelle Tavole 11 e 12.
  In particolare si evidenzia che:
  - la traslazione/spostamento dello svincolo e barriera di Filago risponde all'esigenza di migliore l'inserimento territoriale dell'infrastruttura come evidenziato nell'allegato B Valutazione di Impatto Ambientale;

- la traslazione ad ovest della galleria artificiale Seminario è stata ricercata per evitare l'interferenza del tracciato proposto con due Zone classificate 2 dalla Direttiva/Legge Seveso (DLGS 334/99);
- il miglioramento del raggio di curvatura del tratto in sottopasso alla A4 consente di allontanarsi il più possibile dalla zona residenziale di Brembate. Inoltre nello sviluppo del progetto definitivo dovranno essere ricercate tutte le soluzioni atte a ridurre/evitare ulteriormente le interferenze con le zone residenziali di Brembate a sud della A4. Si segnala, inoltre, che, essendo la parte sud (tratto dall'Autostrada al fiume Brembo) parzialmente utilizzabile come territorio a standard, il solettone di copertura della galleria dovrà essere utile a sostenere carichi pesanti;
- l'interconnessione con la A4 proposta permette, pur non compromettendo la funzionalità dell'opera, di sbinare le funzioni riducendo in modo determinante l'impatto complessivo. La proposta è compatibile con l'ampliamento a 4 corsie più emergenza della A4;
- la barriera di Boltiere (da rinominare "Brembate/Osio Sotto") viene spostata a ovest così da portare il caposaldo est della Pedemontana sull'esistente svincolo a due livelli (circa 250 m a est rispetto a quanto previsto dal progetto preliminare) sulla SP 184. Tale soluzione esclude peraltro l'interessamento territoriale del Comune di Boltiere.

- Si dovrà di verificare la possibilità di prevedere in Comune di Filago la riqualificazione e messa in sicurezza degli svincoli e accessi carrai delle aziende di Via delle Industrie (SP 183) e di Via Rodi (quest'ultima già inserita tra le connesse ma senza considerare gli accessi delle ditte) e la realizzazione dello svincolo e della messa in sicurezza dell'incrocio tra la SP 156 e le Vie Mattei e Manzoni.

- **Opera connessa TRBG 09 Riqualifica del tratto Brembate – Zingonia della SP 184.** Nello sviluppo del progetto definitivo si dovrà prevedere l'intervento già individuato nel Documento di Indirizzi.

- **Opera connessa TRBG 03 Dorsale dell'Isola bergamasca.** Si dovrà, nello sviluppo del progetto definitivo, verificare il tracciato della dorsale viaria, in comune di Terno d'Isola, in coerenza con gli esiti della Conferenza dei Servizi in corso per la Dorsale ferroviaria.

Prescrizioni di carattere ambientale

Elementi di carattere generale

- Si dovrà tenere adeguatamente conto del progetto della Gronda ferroviaria Seregno – Bergamo, come ripubblicato in data 29/10/2004, in conformità alla DGR n. VII/18262 del 19/7/2004;
- Il progetto definitivo dovrà essere redatto in stretta coerenza con quello delle opere relative alla citata linea ferroviaria Seregno –Bergamo, anche per quanto concerne la valutazione degli impatti cumulativi delle due infrastrutture, la definizione delle relative misure mitigatrici, la gestione delle aree intercluse, sia nella fase di costruzione che di esercizio;
- Dovrà essere approfondita la disposizione plano-altimetrica del tracciato della nuova linea autostradale in funzione della linea ferroviaria Seregno – Bergamo, al fine di evitare qualsiasi tipo di interferenza e di perseguire i seguenti obiettivi:
- Risoluzione dell'interferenza in corrispondenza della barriera di Vimercate est, dell'area di servizio Villanova e dello svincolo barriera di Bellusco;
- Ottimizzazione dei tracciati al fine di ridurre le aree intercluse, per le quali dovrà, comunque, essere redatto un progetto di riqualificazione ambientale;
- Coordinamento delle fasi di cantiere;
- Risoluzione delle criticità connesse alla viabilità provinciale interferita;
- Progettazione integrata dei manufatti di attraversamento del fiume Adda;
- Coordinare le attività di cantierizzazione dell'opera in esame con la realizzazione di altre infrastrutture di corridoio già acquisite nel quadro programmatico, ma ancora in fase di progettazione. A tal fine si dovrà:
- favorire lo scambio di informazioni, la cooperazione ed il coordinamento reciproco;
- coordinare le fasi di cantierizzazione favorendo l'uso coordinato delle aree di cantiere, della viabilità, delle cave e dei siti di discarica;
- coordinare la progettazione delle opere a verde e delle opere di mitigazione e di compensazione;
- favorire l'inserimento paesaggistico – ambientale delle interferenze;
- la valutazione dell'**affiancamento** dell'Autostrada Pedemontana con **il tracciato della Gronda ferroviaria merci Seregno-Bergamo** dovrà essere condotta in modo coordinato, valutando le rispettive interazioni plano-altimetriche e perseguendo i seguenti obiettivi generali:

- ✓ massima integrazione delle due infrastrutture;
- ✓ progettazione integrata dei manufatti di attraversamento del Fiume Adda e specifico progetto di inserimento e mitigazione ambientale delle opere;
- ✓ risoluzione delle criticità connesse alla viabilità provinciale interferita;
- ✓ ottimizzazione dell'inserimento ambientale delle due infrastrutture, con particolare riferimento alle aree intercluse di risulta. Per tali aree dovrà essere redatto un progetto di riqualificazione ambientale in ottemperanza anche a quanto prescritto nei successivi paragrafi;
- ✓ coordinamento delle fasi di cantiere.

- **varianti progettuali prescritte al Sistema Viabilistico Pedemontano:** il progetto preliminare dovrà recepire le varianti progettuali plano-altimetriche prescritte nell'allegato "A – Valutazione tecnica del progetto" della D.G.R. n° 17643 del 21 maggio 2004. Tale orientamento dovrà trovare riscontro nelle indagini di dettaglio, di natura paesistico-ambientale, che accompagneranno la progettazione definitiva. Di tali varianti, pertanto, il Proponente dovrà produrre in quella sede adeguata documentazione, in via generale riconducibile a:
  - ✓ cantierizzazione dei tratti in variante;
  - ✓ ricucitura della viabilità stradale interferita;
  - ✓ aspetti di natura idrogeologica/geologica e ripristino del reticolo idraulico;
  - ✓ individuazione dei recettori sensibili per la valutazione dell'impatto acustico ed atmosferico;
  - ✓ inserimento paesistico dell'infrastruttura rispetto ad ambiti giudicati "sensibili";
  - ✓ misure di compensazione ambientale.

- si dovrà verificare la possibilità di realizzare **corridoi laterali di inserimento ambientale polivalenti:**
  - in corrispondenza del tratto in trincea compreso tra gli abitati di Bregnano e Cermenate, per contrastare la completa saldatura dei due nuclei urbani, prevedendo anche opportune deframmentazioni polivalenti;
  - nella tratta di interconnessione con la A9 e barriera di Lomazzo;
  - tra le gallerie artificiali di Lomazzo e Bregnano, a Ovest, tra la galleria artificiale di Lazzate e lo svincolo di Lentate, ad Est;
  - lungo la "Novedratese", almeno fino all'intersezione più orientale con il Seveso;

- dovranno essere previsti **interventi di deframmentazione polivalenti:**

- in direzione Nord-Sud ed Est-Ovest, in corrispondenza delle intersezioni dell'opera connessa SP 31 con la Bregnano-Lazzate e con la SP17;
- in prossimità del cavalcavia a Est della barriera, in aggiunta a quello previsto, sfruttando la copertura della galleria artificiale di Lomazzo;
- in corrispondenza del Km 2,5 e del cavalcavia al Km 5,35, ad incremento dei benefici effetti di deframmentazione ottenibili attraverso la sistemazione ecologica e polivalente delle coperture delle gallerie artificiali di Bregnano e Lazzate;

- dovrà essere posta peculiare attenzione nella **ricostruzione del paesaggio tra Lentate e Birago**, al fine di conservare il corridoio visuale verso la villa Raimondi (monumento del XVI secolo), che si affaccia sul corridoio antistante l'infrastruttura;
- in Comune di Cirimido si dovrà valutare la possibilità di prevedere un **minore utilizzo di territorio** da parte dell'infrastruttura, che qui attraversa un'area boschiva, e la formazione di **corridoi verdi** lungo il tracciato, al fine di contenere l'edificato nelle aree adiacenti;
- nell'area del **bosco del Battù**, in prossimità dello svincolo di Lazzate, per contenere gli impatti visivi ed ecologici dell'opera dovrà essere realizzato un **anello boschivo** la cui continuità ecosistemica sia preseguita attraverso la realizzazione di opportune opere di deframmentazione attestate lungo l'intera perimetrazione esterna dello svincolo, in corrispondenza delle varie barriere rappresentate dall'opera principale e dalle opere connesse;
- lo svincolo di Lentate dovrà essere annegato in un idoneo **anello boschivo** con deframmentazioni, che circondi anche la rotatoria di Cermenate e contribuisca a dare continuità ecologica e fruizionale all'intero asse di raccordo tra i parchi del Lura e delle Groane da un lato e Seveso dall'altro, sia in direzione nord-est sia in direzione est;
- dovrà essere mantenuto il **sovrappasso ciclabile** che collega Lentate con la frazione di Birago, che il progetto prevede di abolire, e dovranno essere dimensionate adeguatamente le fasce di mitigazione forestale, con un minimo di 150 m di larghezza per lato, da prevedere anche per l'intera area dello svincolo di Copreno;
- dovrà essere mantenuto il **percorso ciclabile** che collega Rovellasca e Bregnano San Rocco, recentemente realizzato dal Consorzio Parco del Lura;
- dovrà essere mantenuta l'omogeneità tipologica dell'attuale **pista ciclabile** che connette la frazione "Dal Pozzo" con il nucleo centrale di Ceriano Laghetto;

- dovrà essere mantenuto il **collegamento ciclopedonale**, non riportato nella cartografia di progetto, che - sviluppandosi a ridosso dell'attuale collegamento stradale esistente tra la rotatoria di Meda Sud e l'uscita della SS 35 in direzione Meda centro - collega il centro città con l'abitato di Meda Sud;
- sul lato sud del tracciato in Comune di Seveso dovrà essere realizzata una **pista ciclabile** che prosegua con ponte sull'autostrada fino a raggiungere il Bosco delle Querce, intervento che si inserisce nell'ambito dei percorsi provinciali che collegano le aree verdi, in particolare il Parco della Brianza Centrale con il Bosco delle Querce;
- dovrà essere realizzato un **ponte ciclopedonale** in prossimità del collegamento tra Via Zara e Via Redipuglia, in Comune di Seveso, che sostituisca il sottopasso attualmente esistente;
- dovrà essere preservata la continuità territoriale tra le aree agricole della frazione "Dal Pozzo" e la restante zona agricola del Comune di Ceriano Laghetto, mediante un **sovrappasso ecologico** idoneo, per tipologia e dimensione, anche al transito dei mezzi agricoli;
- la **linea dell'elettrodotto ad alta tensione** che corre lungo il percorso autostradale nel territorio comunale di Meda, di cui si prevede la demolizione, dovrà essere interrata fino all'abitato di Bovisio Masciago.
- in riferimento alle **opere connesse**, si dovrà prestare particolare attenzione alla cura dei dettagli infrastrutturali, quali l'architettura dei manufatti primari (ponti, viadotti, gallerie), e secondari (caselli, stazioni di servizio, segnaletica, impianti tecnologici, guard-rail, barriere fonoassorbenti, illuminazione) e le opere compensative (contestualizzazione del verde, land marks, valorizzazione degli orizzonti paesaggistici).
- **svincoli e bretelle di collegamento:** la progettazione definitiva, da eseguirsi anche in ottemperanza a quanto prescritto nell'Allegato "A - Valutazione tecnica del progetto" **DGR** circa la loro localizzazione, dovrà tendere, in linea generale, alla minimizzazione delle superfici delle aree intercluse generate, limitando la creazione di tare colturali non più utilizzabili e la creazione di ambiti residuali non risolti sotto il profilo della qualità dell'intervento. Le **aree intercluse** dovranno essere acquisite dal Proponente ed utilizzate per la realizzazione delle opere di mitigazione e riequilibrio ambientale dell'infrastruttura.
- Relativamente alle **aree di servizio** si propone di ricercare localizzazioni e soluzioni progettuali che risparmino le aree boscate. Inoltre, per quanto riguarda le superfici agricole utili (SAU), la scelta della localizzazione dovrà privilegiare aree definitivamente compromesse, fortemente penalizzate dal punto di vista produttivo o limitrofe o vicine a situazioni di degrado ambientale

(aree industriali, cave dismesse, ecc). Dovrà pertanto essere valutata la possibilità di replicare e sviluppare, per quanto riguarda le stazioni di servizio lungo il tracciato, i criteri concordati per la localizzazione e conformazione della stazione di servizio "Gorla".

Tangenziale di Varese

- **svincolo Ponte di Vedano:** l'integrazione e modifica dello svincolo, da effettuarsi in ottemperanza alla specifica prescrizione contenuta nell'Allegato "A", della **D.G.R.** dovrà essere progettata con l'obiettivo di preservare il più possibile le residue caratteristiche e peculiarità dei luoghi, prevedendo adeguate opere di mitigazione, al fine di limitare il più possibile l'intrusione percettiva che i nuovi manufatti provocheranno sul territorio;
- **svincolo "Folla di Malnate":** l'innesto del nuovo tratto di tangenziale in galleria artificiale dovrà essere mitigato con interventi adeguati al contesto boscato attraversato, al fine di limitarne l'intrusione percettiva. Qualora venisse confermata la possibilità di inserire il collegamento in direzione Varese/Malnate, così come prescritto nell'allegato "A", della **D.G.R.**, gli interventi di mitigazione dovranno essere estesi anche a tale tratta;
- **Svincolo di Cantello:** la ricollocazione dello svincolo come prescritto nell'allegato "A"della **D.G.R.** dovrà tendere alla minor occupazione possibile dell'area boscata, al fine di conservare integra la fascia di bosco esistente che costeggia la SP 3;
- in considerazione delle **interferenze** rilevate in fase di progettazione preliminare tra le opere di progetto e le opere di captazione idrica gestite da ASPEM S.p.A., si dovrà effettuare un'attenta analisi della situazione idrico-fognaria, mediante piezometri per monitorare il livello e la qualità delle acque tramite modello di flusso delle acque sotterranee, con cui simulare gli effetti delle gallerie sul flusso dell'acquifero;

Tangenziale di Como

- **Interconnessione con la A9:** qualora venisse riscontrata la possibilità di ridurre gli ingombri, nel riprogettare l'interconnessione, il Proponente dovrà prevedere l'acquisizione delle aree intercluse da utilizzarsi per il ripristino delle funzionalità ecologiche interferite;

Tratta A

- **Svincolo d'interconnessione con l'A8 a Cassano Magnago:** dovrà essere predisposto uno studio di dettaglio dell'interferenza tra i corsi d'acqua, l'area di spagliamento dei torrenti Rile e

Tenore e lo svincolo autostradale;

- **Opera connessa (TR VA 06):** la riprogettazione dell'opera così come indicato nella Tavola 3 dell'allegato A del la D.G.R., dovrà preferibilmente non interferire con le zone boscate, o comunque interessarle solo marginalmente.
- Attraversamento della **conurbazione Cislago Mozzate:** la previsione di pannelli fonoassorbenti dovrà essere integrata con un intervento di mitigazione che ne riduca gli impatti visivi e favorisca la continuità verde di raccordo al limitrofo corridoio del torrente Bozzente.
- **Posto manutenzione e neve di Cislago:** dovrà essere ricercata una nuova collocazione possibilmente all'interno di uno degli svincoli previsti, od in posizione accorpata a zone già antropizzate o a margine di centri edificati, con esclusione di nuclei urbani di antica formazione o di pregevoli zone agricole.
- Prevedere una **progettazione paesistica** particolareggiata nel tratto **dall'attraversamento del Lambro** fino alla successiva galleria, che comprenda la realizzazione di fasce boscate nelle aree comprese fra l'infrastruttura e la **zona industriale di Lesmo**. Particolare attenzione dovrà essere posta agli aspetti di panoramicità connessi al superamento dei terrazzi morfologici vallivi ed alle relazioni di tipo visivo con il **centro storico di Peregallo**.

Tratta B

- **Interconnessione con l'A9:** in coerenza con quanto prescritto nell'allegato "A" della **D.G.R**. ed al fine di ridurre almeno la frammentazione della zona boschiva, si dovrà rivedere la progettazione dell'interconnessione a quadrifoglio, onde di minimizzare il consumo di suolo. Il Proponente dovrà inoltre prevedere l'acquisizione delle aree intercluse e di risulta, da utilizzarsi per il ripristino delle funzionalità ecologiche interferite
- **Barriera di Lomazzo (dal Km 0+900 al km 1+400):** in considerazione della consistente interferenza tra l'opera in progetto e l'ambito boscato che quest'ultima interferisce, la progettazione definitiva della barriera dovrà tendere alla minimizzazione del consumo di suolo anche prevedendo una diversa soluzione planimetrica che risponda a tale obiettivo
- **svincolo di Cermenate e Lentate sul Seveso:** si dovrà verificare la fattibilità di uno sviluppo planimetrico che minimizzi l'elevato consumo di suolo. Dovrà essere altresì sviluppato uno specifico progetto per recuperare a fini naturalistici le aree residuali e riconnettere la funzionalità ecologica compromessa dalla frammentazione.

Tratta C

- **Attraversamento del Parco Regionale della Valle del Lambro**: in tali territori di elevata qualità ambientale si dovranno sviluppare importanti interventi di ricomposizione delle componenti naturali, al fine di aumentare la connettività del corridoio fluviale del Lambro tra il parco di Monza e l'area dei primi rilievi dove sono presenti i pSIC "Valle del Rio Pegorino" e "Valle del Rio Cantalupo";
- **Manufatto di attraversamento del Fiume Lambro:** si ritiene necessario verificare la possibilità di realizzare il ponte il più ortogonale possibile al corso d'acqua pubblico e di attraversare l'area golenale nella parte più stretta dell'alveo, al fine di ridurre le dimensioni del nuovo manufatto e dei rilevati, diminuendone l'impatto sul contesto. E' quindi importante che vengano ben valutati gli impatti indotti sul regime idraulico e sulla qualità delle acque nella fase di costruzione del ponte, in particolare per quanto riguarda l'escavazione delle pile, che si ritiene debbano essere collocate all'esterno del greto del fiume;
- **Svincolo di Arcore**: al fine di minimizzare i consumi di suolo agricolo, lo svincolo dovrà essere riposizionato più a est, in adiacenza ad aree ambientalmente già compromesse, come da prescrizione in Allegato "A", tavola 9 della **D.G.R.**

Tratta D

- **Viabilità connessa in Comune di Usmate Velate e Vimercate**: si dovrà verificare la fattibilità di uno sviluppo planimetrico che minimizzi l'elevato consumo di suolo. Dovrà essere altresì sviluppato uno specifico progetto per recuperare a fini naturalistici le aree residuali e riconnettere la funzionalità ecologica compromessa dalla frammentazione.
- **Attraversamento della valle del fiume Adda**: Si dovrà redigere un dettagliato **studio di intervisibilità**, considerata l'alta sensibilità dei luoghi e la presenza, proprio in corrispondenza dello sbocco della galleria sul fiume, di un geosito a cui il PTCP di Milano riconosce particolare esigenza di tutela in virtù del suo notevole valore paesistico a scala territoriale. A tale proposito, specifica attenzione andrà posta alla conformazione degli imbocchi delle gallerie sulla scarpata fluviale ed alle caratteristiche costruttive del **nuovo ponte sull'Adda**, anche in considerazione della presenza dei manufatti di attraversamento previsti nel progetto della Gronda ferroviaria. Dovranno inoltre essere progettati nel dettaglio gli interventi di mitigazione e compensazione finalizzati al miglioramento della qualità ambientale complessiva, ad esempio valutando il

recupero delle cave attraversate, con finalità esclusivamente naturalistiche, od il recupero e potenziamento delle funzioni ecologiche del corridoio fluviale;

- **Barriera di Filago:** la progettazione della barriera, da svilupparsi secondo quanto indicato in Allegato A, tavola 11, della D.G.R., dovrà risolvere le criticità correlate con la presenza della rete idraulica esistente in capo al Consorzio di Bonifica Media Pianura;

- nel tratto tra **Vimercate e Mezzago**, le fasce mitigative laterali dovranno svolgere anche funzione di raccordo tra i dislivelli altimetrici dovuti al susseguirsi delle diverse tipologie di tracciato (specie dalla progr. 17+700 alla progr. 19+500), nonché di connessione con i necessari interventi di deframmentazione.

- dovrà essere minimizzata la frammentazione di un vasto comparto agricolo storicamente strutturato e localizzato fra **Subiate e Bellusco;**

- **percorsi pedonali e ciclabili**: dovrà procedersi all'individuazione dei percorsi intercettati ed alla definizione degli interventi necessari al loro mantenimento;

- dovrà essere predisposta una relazione sugli effetti ambientali, ai sensi dell'allegato D del dpr 12 aprile 1996, relativa alle opere connesse previste come funzionali alle tratte B1 e B2;

- si dovrà porre particolare attenzione alla gestione delle interferenze che si genereranno tra l'opera principale, le opere connesse e i vari acquiferi sospesi, in ragione della diffusa presenza di questi ultimi nell'area oggetto dell'intervento.

- **Nuove opere connesse e varianti prescritte alle opere proposte**: dovrà essere elaborata un'accurata descrizione degli impatti derivanti dalle nuove opere connesse prescritte nell'Allegato "A - Valutazione tecnica del progetto" **DGR** individuando, ove non possa essere perseguito l'obiettivo della mitigazione, le misure compensative necessarie.

- in analogia a quanto indicato nell'allegato A, **DGR** si dovrà valutare la possibilità di ridurre la dimensione dello svincolo di intersezione della tratta B con l'autostrada A9, e di realizzare in trincea il nodo di interconnessione della tratta B1 con la stessa autostrada A9, con il fine di limitare il considerevole consumo di suolo;

- si dovrà valutare la possibilità di contenere ulteriormente lo sviluppo e l'altezza del viadotto sul torrente Lura entro dimensioni idonee ad una corretta mitigazione ambientale della nuova infrastruttura;

- si dovrà verificare la possibilità di traslare verso Ovest la variante alla SP31 (tratta tra Bregnano e l'innesto sulla SP32) al fine di non tagliare in due la valle, tra l'altro soggetta a vincolo ambientale all'interno del PLIS del torrente Lura;
- dovranno essere prolungate le parti coperte dell'arteria che interessa da Nord a Sud l'intero territorio comunale di Barlassina così come precisato nell'allegato A, al fine di ridurre l'inquinamento acustico ed atmosferico dovuto all'emissione di gas e particolato;
- laddove, nel territorio comunale di Barlassina, non sia tecnicamente possibile prevedere l'interramento del tracciato, dovranno essere previsti interventi di mitigazione e compensazione, soprattutto in riferimento all'inquinamento acustico, oltre che all'inquinamento atmosferico e all'assetto idraulico dell'ambito fluviale del Seveso;
- si dovrà valutare la possibilità di prolungare quanto più possibile la galleria prevista in sottopasso alla variante alla SP 31 tratto Nord, così da realizzare il corridoio ecologico previsto dal PTC della Provincia di Milano.

Valutazioni rispetto alle previsioni dei P.T.C.P.

- si dovranno aggiornare le analisi territoriali e della griglia di congruenze rispetto ai contenuti dei P.T.C.P. recentemente approvati od in corso di definizione, al fine di meglio indirizzare le mitigazioni ambientali e le compensazioni territoriali da porre in atto;
- dovranno essere progettate specifiche opere mitigative che garantiscano la funzionalità ecologica :
  - dei **percorsi di interesse paesistico** intersecati dalla nuova infrastruttura e individuati nella tav. 3 del PTCP di Milano come: P-26 (*paesaggio dell'alta pianura da Milano al Ghisallo*) nel tratto di collegamento tra il citato complesso della villa Ferrario Buttafava e il centro storico di Desio; P-25 (*paesaggio della valle del Lambro*) nel tratto di collegamento tra Macherio e Biassono e tra Lesmo e Arcore (MI);
  - della **rete ecologica provinciale di Milano,** con specifico riferimento ai seguenti varchi:
    - tra l'urbanizzato di Cesano Maderno e Desio (XXVIII in P.T.C.P.)

- tra l'urbanizzato di Seregno e Desio (XX e XXI in P.T.C.I.), con verifica del mantenimento della permeabilità e della continuità ecologica nel punto di intersezione della Pedemontana con la Via per Binzago
  - *XXI (PEDEM 8)*
  - XX tra Desio e Seregno *(PEDEM 9)*
  - in sponda destra del Lambro *(PEDEM 10)*
  - XV e zona Laghettone di Arcore *(PEDEM 10)*

- Il progetto dell'imbocco della galleria in corrispondenza del Fiume Adda dovrà tenere conto della presenza di un geosito riconosciuto di valore geologico dal P.T.C. della Provincia di Milano (art.52); le scelte progettuali relative alla realizzazione di tale opera dovranno assicurare il rispetto di tale ambito tutelato, ad esempio utilizzando materiali di scavo per il rivestimentodello sbocco stradale;

- valutazione delle possibili interferenze con il perimetro del "bosco delle querce", nel quale sono localizzate vasche per la messa in sicurezza dei terreni contaminati da diossina in Comune di Seveso, e individuazione delle modalità di intervento in adiacenza a tale ambito;

- predisposizione di uno studio di incidenza relativo al pSIC IT 2050002 "Boschi delle Groane" da redigersi in conformità a quanto indicato nell' Allegato G al DPR 357/97, nell'allegato D alla d.g.r. n.7/14106 dell'8 agosto 2003 e nel successivo paragrafo B.4.3.4 - "Ambiti a Parco e siti di importanza comunitaria (Psic), con riferimento anche alla guida metodologica della DG Ambiente della Commissione Europea, al fine di valutare compiutamente i potenziali impatti dell'opera sul pSIC in oggetto;

- relativamente agli attraversamenti di zone ad alta densità abitativa, dovranno essere individuati e cartografati puntualmente tutti i recettori sensibili presenti in un ambito territoriale significativo, rispetto ai quali dovranno essere effettuate le seguenti indagini: (vedi allegato 1a)

Compensazioni ambientali

- Il Proponente dovrà individuare tutti gli interventi definiti all'interno dello s.i.a. (vol. 3, quadro di riferimento ambientale, cap. 9 "Regolamento di compatitibilità degli inserimenti ambientali), quali la compensazione ambientale, territoriale e sociale, da attuare in aggiunta alle opere di

mitigazione ambientale. Il Proponente dovrà proporre azioni concrete in grado di incidere sul territorio.

- L'inserimento paesistico ed ambientale dell'opera dovrà essere perseguito non limitandosi ad interventi basati sui tradizionali accorgimenti mitigativi, ma estendendo le azioni progettuali alla componente "sociale", leggendone e supportandone, quantomeno in modo paradigmatico, le potenzialità di sviluppo. In proposito non possono essere considerati opere di compensazione interventi su ambiti degradati già oggetto di specifica autorizzazione e specifico progetto di recupero ambientale oppure inseriti in altri iter amministrativi già oggetto di finanziamento. In tali ambiti la valutazione degli impatti indotti dovrà, per contro, essere effettuata considerando la configurazione dell'area al termine dei lavori di recupero ambientale (si citano ad esempio la discarica di Gorla Maggiore/ Mozzate e la cava di Bottanuco).

- Le azioni compensative, da valutarsi puntualmente da parte di Regione Lombardia in sede di progetto definitivo, dovranno essere equamente individuate nell'ambito dell'intero sistema pedemontano. La loro distribuzione dovrà fare riferimento ai livelli di pressione ambientale generati dall'infrastnittura sull'ambito comunale attraversato, alla cui definizione possono utilmente concorrere, in linea generale, le tabelle sviluppate dal Proponente e riportate nello s.i.a. al Vol. 3- Quadro di riferimento ambientale", cap.5 - "ambiente biotico", pag.19 La loro perimetrazione dovrà tuttavia riferirsi anche ai seguenti elementi di pressione ambientale (peraltro già individuati nello s.i.a.- v. paragrafo 5-2C "Impatti e variazioni di qualità ambientale attese"):
  - tipologia dell'opera (viadotto, ponte, area di servizio, svincolo, posti di manutenzione, barriere di pedaggio, ecc.)
  - giacitura altimetrica (galleria, trincea, raso, rilevato)
  - superficie di suolo occupata (temporanea-cantiere, permanente-infrastruttura)
  - caratteristiche del territorio attraversato (edificato, agricolo, boscato, industriale, di alta/bassa qualità ambientale, compromesso, ecc.)
  - attraversamento di ambiti tutelati, di particolare pregio e/o elevata criticità e vulnerabilità (ambiti fluviali, parchi, vincoli ambientali, ecc...)
  - entità residua degli impatti sulle componenti ambientali interferite, al netto delle azioni di mitigazione.

- dovranno essere sviluppate le azioni compensative, per quanto possibile da localizzarsi nello stesso territorio comunale oggetto degli impatti non mitigabili, in accordo con le Amministrazioni locali interessate e con gli Enti gestori dei Parchi, che potranno fornire utili

contributi all'individuazione sia delle tipologie delle opere che della loro localizzazione.

- La documentazione di progetto dovrà assicurare la titolarità ad intervenire nei relativi ambiti geografici e la disponibilità delle necessarie risorse finanziarie.

  Nello specifico, la valutazione economica degli interventi compensativi, di cui si richiede l'individuazione delle sezioni tipo ed i particolari costruttivi, dovrà essere riportata sia nel computo metrico che nel quadro economico complessivo dell'opera.

Rapporti tra infrastruttura e contesto territoriale ed ambientale

- Dovrà essere contemplata nella logica progettuale, del concetto di "**corridoio ambientale ad ampiezza variabile**", in prima istanza esteso alle aree a parco regionale a margine del tracciato; in tali ambiti la progettazione definitiva dovrà esplicitamente tendere al recupero - nel tempo – di un paesaggio agro-naturale misto, eventualmente in linea con il concetto di ruralità espresso in Agenda 2000; dovrà pertanto essere delineato, d'intesa con gli Enti Gestori ed i Comuni territorialmente interessati, un sistema di norme e vincoli idonei a perseguire alcuni obiettivi fondamentali:
  - scongiurare la cinturazione urbana dell'autostrada, sopravvenuta in molti altri casi, ovvero evitare che l'autostrada diventi catalizzatrice di nuove urbanizzazioni, seppure non ancora previste nei P.R.G.;
  - creare una fascia di filtro antirumore e antismog;
  - creare un corridoio ecologico compensativo fra le diverse aree protette, che consenta di agevolare le connessioni del sistema "rete ambientale" a tutela della biodiversità;
  - assicurare nel tempo la disponibilità di spazi per l'integrazione delle reti infrastrutturali e dei servizi.
- Si dovranno individuare le risorse e dei **valori storico-culturali e paesistico-ambientali** propri del contesto, leggendo i potenziali impatti su di essi esercitati dalla nuova infrastruttura.; si osserva in proposito che la rilevanza di un bene, ad esempio in termini paesistici, attiene anche alla qualità delle sue relazioni con il territorio in cui è localizzato; in questo senso, anche i beni cosiddetti "minori" possono assumere rilevanza in quanto sistema diffuso e connotante; particolare attenzione dovrà pertanto essere riservata non solo ai paesaggi di riconosciuto valore ed elevata qualità, ma anche a quelli in stato di degrado o vulnerabili a causa dei processi di trasformazione in atto, tenendo conto – nell'individuazione delle azioni compensative – anche degli elementi detrattori e del rapporto con il sistema delle reti tecnologiche (elettrodotti, reti stradali e ferroviarie, ecc.);

- Si dovranno definire azioni compensative a supporto dello **sviluppo del sistema dei Parchi** (Regionali e Locali di interesse sovracomunale, vigenti o in via di costituzione), all'interno dei perimetri od in aree acquisite od utilizzate all'esterno, valorizzando le sinergie con i rispettivi strumenti di pianificazione; si segnala, ad esempio, la criticità legata all'attraversamento del Parco Adda Nord da parte del corridoio infrastrutturale Pedemontana/ Gronda ferroviaria; in tale ambito il Proponente, in accordo con il R.F.I., dovrà verificare la possibilità di realizzare aree boscate e/o attrezzate di dimensioni proporzionali alla pressione infrastrutturale generata, da localizzarsi anche all'esterno del perimetro del Parco;
- Si dovranno **supportare lo sviluppo delle conoscenze** nel territorio attraversato, concordando con gli Enti referenti l'attivazione od il finanziamento della rilevazione di dati, dell'impostazione/ implementazione di sistemi informativi, di ricerche specialistiche, ecc; nel caso di specie, si può esemplificare in relazione al sistema delle **reti ecologiche**, delle quali dovrà essere completato il censimento a livello provinciale finalizzato a valutare gli impatti - reversibili e non - che la nuova infrastruttura provocherà in ordine alla compromissione e all'eliminazione dei corridoi biologici e paesaggistici residui (es. alta Brianza).
- Si dovranno definire azioni mirate alla **salvaguardia delle aree ad uso agricolo** da possibili diverse future destinazioni d'uso, valorizzandone tutte le componenti (aree, infrastrutture, edifici ecc.), in modo tale da evitarne il depauperamento e/o l'abbandono. Tale obiettivo potrebbe essere conseguito:
  - perseguendo intese con i proprietari/gestori dei fondi agricoli per la rinaturalizzazione di aree residuali (nell'ambito di operazioni di ricomposizione fondiaria);
  - riservando risorse finanziarie alla promozione di prodotti locali di qualità ed alla realizzazione di piccole reti ecologiche locali con valenza educativa e di servizi innovativi allo sviluppo sostenibile;
  - reperendo aree, anche distanti dall'infrastruttura, attualmente di scarsa qualità ma di dimensioni e potenzialità idonee a garantire l'impianto di vasti biotopi secondari;
- Si dovrà prevedere l'implementazione della rete di siepi e di filari, tale da consentire un miglioramento complessivo della **diversità biologica e della connettività ecologica** diffusa; ciò con riferimento alle recenti direttive della Regione Lombardia sull'Ingegneria Naturalistica (d.g.r. 29 febbraio 2000 n. 6/48740);
- Si dovrà quantificare nel dettaglio le superfici da disboscare, individuando le corrispettive **aree da rimboschire** e/o recuperare in ottemperanza a quanto disposto dal Decreto Legislativo n. 227/2001 e dalla Deliberazione di Giunta Regionale n. 13900 del 1 agosto 2003;

- Si dovranno definire azioni di **tutela del bosco esistente,** anche mediante integrazione con essenze locali ed autoctone; idoneo piano di rimboschimento delle aree libere e non interessate alla viabilità;

Azioni mirate a criticità o temi puntuali

- Si dovranno connotare **le aree di servizio** anche come spazi per il tempo libero, fruibili dall'esterno dell'autostrada, attenuandone il carattere di presenza standardizzata e indifferente al contesto;
- Si dovranno estendere l'ambito delle azioni di **sistemazione spondale**, studiando la possibilità di assumere – laddove possibile ed in presenza di un contesto qualificato – i criteri di intervento individuati nel master plan dei Navigli;
- Si dovranno supportare, in accordo con i competenti uffici regionali e con l'Autorità di Bacino del fiume Po, azioni in materia di prevenzione e manutenzione idraulica, fattore di estrema rilevanza nella tutela dei territori attraversati dall'infrastruttura, privilegiando, ad esempio:

  Interventi di laminazione delle piene

  - Fiume Olona: nei Comuni di Gorla Maggiore, Fagnano Olona e Solbiate Olona (intervento previsto dal PAI, approvato con d.p.c.m., e nel Contratto di fiume del bacino dell'Olona, in corso di sottoscrizione);
  - Zona di spagliamento torrenti Rile e Tenore, in territorio di Cassano Magnago, Gallarate e Busto Arsizio (intervento previsto dal PAI ed approvato con d.p.c.m.);
  - Torrente Lura, in territorio di Bregnano, Rovellasca e Lomazzo (intervento previsto nel Contratto di fiume del bacino dell'Olona, in corso di sottoscrizione), per il quale dovrà essere verificata la fattibilità di una piccola golena alluvionale in corrispondenza dell'attraversamento del Lura, in grado di formare uno stagno naturale di laminazione idraulica;

  Interventi di manutenzione dei corsi d'acqua attraversati, con particolare riguardo ai torrenti Bozzente, Seveso, Lambro e Molgora.

Più in dettaglio

- svincolo con l'autostrada A9 in Comune di **Grandate**: risulta opportuno riqualificare l'area degradata in Comune Villaguardia - in prossimità dello svincolo – e sviluppare, a fini compensativi, una progettazione finalizzata alla riqualificazione naturalistica del corridoio ecologico del torrente Seveso;

- gli interventi di mitigazione e compensazione previsti per i **pSIC** "Palude di Albate e "Lago di Montorfano" dovranno essere progettati con particolare riguardo agli aspetti di tutela dell'ambiente biotico.
- La definizione delle opere di compensazione ambientale dovrà di massima:
  - interessare una superficie complessiva congrua rispetto a quella occupata dall'infrastruttura;
  - includere il cronoprogramma di realizzazione in modo da assicurarne, di norma, l'ultimazione prima dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura.
  - essere coordinata con i progetti di mitigazione relativi agli altri interventi infrastrutturali in programma nell'area interessata dall'intervento.
- Le opere mitigazione e di compensazione individuate nello s.i.a. e prescritte dalla Regione Lombardia dovranno essere sviluppate in modo organico e dettagliato, con adeguati schemi progettuali e relativi programmi vegetazionali; esse dovranno essere progettate in maniera integrata, tenendo conto sinergicamente di tutte le valenze presenti sul territorio.
- Con riferimento infine agli areali (PCA/n) individuati nel vol. 3 – quadro di riferimento ambientale, tavv. 9.3 "Metaprogetto opere di mitigazione e compensazione ambientale", gli approfondimenti progettuali dovranno esplicitare i contenuti della proposta.
-

Piani di monitoraggio

- I contenuti dei Piani di monitoraggio di seguito prescritti, **da estendersi a quei tratti di viabilità esistente che costituiranno di fatto continuità funzionale con il sistema viabilistico in progetto**, dovranno essere concordati con le strutture dell'A.R.P.A. territorialmente competente, unitamente all'individuazione delle aree in esame, delle caratteristiche degli strumenti da utilizzare, tra i quali l'uso di laboratorio mobile e centraline fisse, i manuali di gestione, i parametri d'analisi, le procedure per completare il monitoraggio, comprendendo anche le misure di mitigazione.

  Alle strutture medesime andranno altresì inviati i risultati delle attività di misurazione condotte sul territorio, per le valutazioni di merito.

pSIC, vegetazione, fauna ed ecosistemi:

- dovrà essere predisposto un adeguato Piano di monitoraggio ex ante, ex post ed in fase di cantiere, dei **livelli idrometrici delle aree lacuali e umide** interne ai pSIC "Lago di Montorfano" e "Palude di Albate". Detto Piano dovrà anche tenere in considerazione gli effetti indotti dall'infrastruttura sugli habitat e specie segnalati nelle schede Natura 2000 di entrambi i pSIC;
- dovrà essere predisposto un progetto di monitoraggio degli effetti indotti dall'infrastruttura sulle componenti vegetazione, fauna ed ecosistemi, con particolare attenzione ai **corridoi ecologici**; il monitoraggio dovrà essere finalizzato alla valutazione della qualità ambientale complessiva, al fine di proporre, qualora se ne ravvisasse la necessità, eventuali interventi correttivi;
- alla predisposizione ed attuazione del suddetto progetto di monitoraggio dovranno essere specificatamente destinate **congrue risorse finanziarie;**
- **sottopassi/sovrappassi per la fauna:** dovrà essere previsto un monitoraggio finalizzato a valutare l'effettiva funzionalità delle opere rispetto agli specifici obiettivi di conservazione che ne hanno determinato la realizzazione

Atmosfera

- Contenere la valutazione della qualità dell'aria sul territorio in cui, per motivi di legati alle prevedibili variazioni di traffico e dipendentemente dai fenomeni di diffusione degli inquinanti in atmosfera, possono determinarsi alterazioni della qualità dell'aria; tale valutazione dovrà considerare oltre alle emissioni da autoveicoli anche le altre fonti di emissione di inquinanti in atmosfera (attività industriali, riscaldamento domestico, produzione di energia etc.), con riferimento alla situazione a quel momento esistente. conseguente alle azioni di cui al Piano di Risanamento della qualità dell'Aria (PRQA) e degli altri strumenti di tutela vigenti. La valutazione dovrà essere condotta utilizzando dati meteorologici e scale spaziali e temporali congruenti con i parametri descrittivi della qualità dell'aria assunti dalla normativa. Qualora si profilassero, nei vari scenari temporali previsti, condizioni della qualità dell'aria incompatibili con il quadro normativo e pinificatorio di riferimento, dovranno essere indicate le azioni correttive o compensative atte a garantire la coerenza dell'intervento con le previsioni del

PRQA e comunque il rispetto dei limiti indicati dalla normativa. La suddetta attività dovrà essere svolta sotto la supervisione tecnico – scientifica dell'ATAP / ARPAL, dell'Istituto Superiore di Sanità, o di altri Soggetti di equivalente livello tecnico – scientifico individuati dalla Regione. Le azioni correttive / compensative individuate dovranno trovare adeguato riscontro nel quadro economico dell'opera; esaminare gli aspetti relativi allo smog fotochimica ed ai prevedibili rischi per la salute, prevedendo idonee e specifiche misure mitigatrici. Le attività di cui sopra dovranno essere estese anche a tutte le attività di cantiere;

- lungo il nuovo asse stradale, in particolare in prossimità degli abitati, si dovrà verificare la possibilità di impiegare fasce e dispositivi arborei al fine di trattenere le polveri;
- per l'abbattimento del PM10 e delle emissioni di gas serra, in corrispondenza del Parco delle Groane e del Parco Valle del Lura dovranno essere previste fasce di rimboschimento in un rapporto coerente anche con i dettami compensativi indicati dall'accordo di Kyoto, sottoscritto dall'Italia, e conforme al disposto di cui all'articolo 16 della L. 27/2004 in materia di forestazione di pianura;
- nelle aree identificate come di maggior criticità dovrà essere condotto un monitoraggio dei principali inquinanti, sia ante operam sia nella fase di cantiere e di esercizio, considerando in quest'ultima anche il fenomeno dello smog fotochimico;
- i previsti **tunnels** dovranno essere presidiati da un sistema di filtrazione dell'aria costituito da un depolveratore a mezzo filtrante (ipotizzato in progetto come una delle soluzioni), il cui sbocco in atmosfera dovrà essere costruito e posizionato in modo tale da non provocare ulteriore sollevamento di polveri. Il sistema di captazione all'interno delle gallerie dovrà essere posizionato in luoghi idonei ad ottenere un equilibrio aspirante lungo l'intero asse principale delle gallerie;
- **analisi della componente "atmosfera"**, completa di metodologia, riguardante sia le emissioni sia, in funzione delle risultanze meteorologiche, le dispersioni degli inquinanti;
- si dovranno fornire indicazioni in merito all'attuale entità dello smog fotochimico e, mediante apposito modello, all'influenza dell'intera opera sullo stesso;
- dovranno essere condotte **indagini mirate**, mediante applicazione di modello specifico, riguardanti l'influenza della nuova infrastruttura su episodi di inquinamento fotochimico;
- dovranno essere esaminati gli inquinanti CO e benzene rappresentando, anche con mappe, le simulazioni dei campi di concentrazione al suolo nei tre scenari (attuale, futuro senza e con

l'opera) e per le diverse **tipologie** (trincea, viadotto, rilevato e galleria); dovranno essere analizzati e valutati gli **effetti connessi** alla realizzazione dell'opera in particolari tratti, quali quelli posti in **zone di interconnessione con altre infrastrutture**, in termini di previsione dei livelli di concentrazione dei principali inquinanti che prenda in considerazione le infrastrutture esistenti ed in progetto in un ambito territoriale giudicato rappresentativo;

- si dovrà tenere conto dell'**attraversamento di territori inseriti nelle zone definite critiche** o zone soggette a risanamento relativamente alla qualità dell'aria, come indicato dalla dgr 19/10/2001, n. 6501, adottando i necessari sistemi di misurazione e monitoraggio delle emissioni di polveri (PM10 e PM2.5) e di benzene, in accordo con ciascun Dipartimento dell'ARPA competente per territorio;
- relativamente alla **microcontaminazione** ambientale da traffico veicolare, si dovranno integrare i integrare i dati con rilevazione, oltre che del PM10, anche di PM2,5, idrocarburi policiclici aromatici (IPA) ed inquinanti caratteristici del traffico veicolare leggero (benzene, toluene, xileni, etilbenzene, metiltertbutil etere), al fine di disporre di tutti gli elementi di caratterizzazione di base e quindi poter procedere alla valutazione prospettica delle eventuali modifiche indotte dalla nuova infrastruttura. Tali dati dovranno inoltre costituire la base aggiornata di taratura della modellistica impiegata. Dovranno pertanto essere acquisiti i dati attuali di tale microcontaminazione ambientale almeno nelle stagioni estiva e invernale e, successivamente, durante il periodo di esercizio nelle medesime stagioni. I punti di misura dovranno essere concordati con le strutture dell'A.R.P.A. territorialmente competenti ed il numero delle misurazioni dovrà assicurare la rappresentatività dei livelli rilevati.
- Il progetto definitivo dovrà contenere una descrizione di maggior dettaglio delle scelte adottate in relazione ai **sistemi di abbattimento** delle emissioni inquinanti all'interno delle gallerie;

Paesaggio ed ambiti territoriali soggetti a specifica tutela

-
    - Approfondire la caratterizzazione dello stato del paesaggio nell'ambito del monitoraggio ante operam, anche con un rilievo fotografico esteso ad una fascia profonda almeno 100 metri dai limiti delle aree:
        - di particolare sensibilità paesaggistica,
        - di cantiere da ripristinare,
        - interessate da misure mitigatrici,
        - interessate da eventuali opere da dimettere

- dovrà essere redatto un progetto unitario per la riqualificazione del **sistema lineare degli spazi aperti** e la ricucitura tra sistemi urbani collocati lungo la tratta B2;
- dovrà essere definita la possibilità di **riutilizzare le risulte** per eseguire raccordi laterali meglio integrati con il contesto, ove la presenza del verde consenta di raggiungere un elevato livello di mitigazione/compensazione;
- dovrà essere prestata particolare attenzione alla definizione progettuale degli **attraversamenti dei corsi d'acqua** (il Torrente Lura e il Fiume Seveso), in modo da garantire soluzioni di elevata qualità progettuale per l'impatto paesistico delle opere;
- dovrà essere effettuata una precisa valutazione delle interferenze del tracciato stradale con gli ambiti di territorio interessati da vincoli paesistico-ambientali apposti con specifico provvedimento amministrativo;
- al fine di definire in modo più appropriato i caratteri progettuali dell'intervento e delle opere mitigative, dovranno essere considerati anche gli **aspetti di carattere visuale-percettivo** indagati mediante **analisi di intervisibilità** (punti di vista significativi, percezione in primo piano, breve, media e grande distanza, capisaldi paesaggistici, ecc.) facendo particolare riferimento alle emergenze storico-architettoniche e paesistiche nonché ai detrattori di qualità visiva. Trattandosi di un asse cinematico, andrà inoltre considerata la dinamicità, in termini di tempo e di spazio, del rapporto osservatore/elemento osservato. Dovranno essere valutati, da un punto di vista percettivo, anche gli impatti conseguenti alla realizzazione delle barriere antirumore e/o di altri manufatti legati alla realizzazione dell'opera (si segnala, quale utile riferimento per le indagini e le valutazioni di carattere percettivo di un asse cinematico, il Piano di Sistema "Tracciati base paesistici" contenuto nel Piano Territoriale Paesistico Regionale vigente).
- dovranno altresì essere approfondite le migliori soluzioni tecniche per l'attraversamento degli ambiti paesisticamente più sensibili, nonché la puntuale definizione degli interventi di inserimento/mitigazione paesistica, che dovranno essere dettagliati e caratterizzati in modo da potenziarne in particolare la valenza ecologica;
- dovrà valutarsi l'opportunità di definire le caratteristiche dei manufatti di attraversamento dei corsi d'acqua (in particolare l'Adda ed il Lambro) sulla base di **concorsi di progettazione**, in modo da poter disporre di soluzioni di elevata qualità che connotino positivamente, con

attenzione ai caratteri propri del contesto, l'ambito interessato. Tale ipotesi, per quanto concerne l'attraversamento dell'Adda, dovrà essere verificata congiuntamente alla soluzione per l'attraversamento ferroviario del fiume (linea Seregno - Bergamo). Pertanto, in fase di redazione della progettazione definitiva ed al fine di garantire un'elevata tutela degli ambiti paesistici attraversati, occorrerà perseguire la minimizzazione delle interferenze negative tra il tracciato viario e gli elementi sopra descritti, tenendo conto dei seguenti suggerimenti di carattere generale:

- lo **studio delle opere di mitigazione e compensazione** proposto, dovrà essere approfondito con progetti dettagliati delle parti di tracciato che interferiscono con gli ambiti di maggiore naturalità (parchi, boschi, aste fluviali, ...) ed in prossimità dei nuclei abitati di interesse storico-paesistico, estesi alla ricomposizione paesaggistica degli ambiti interferiti; specifica attenzione dovrà essere prestata agli **imbocchi delle gallerie**, curandone l'armonioso inserimento nel contesto e prevedendo il mascheramento del portale mediante piantumazione di arbusti sempreverdi o barriere vegetali in grado di limitarne l'impatto visivo;
- attenzione particolare dovrà essere altresì prestata alle modalità di **ricoprimento delle gallerie** artificiali di attraversamento, dovendosi prevedere la messa a dimora di nuclei misti arborei - arbustivi in grado di raggiungere una sorta di continuità con la vegetazione delle gallerie naturali attigue, e quindi di incrementare il carattere di naturalità dell'area;
- riguardo ai **tratti del tracciato sia in rilevato che in trincea**, si dovrà prevedere che le scarpate siano modellate ricorrendo a pendenze limitate, con raccordi più morbidi con il piano di campagna. Si dovrà prevedere l'utilizzo di materiale vegetale che, oltre a consentire una migliore mitigazione del tracciato stradale, permette un buon consolidamento dei pendii e consente di assolvere alla funzione di filtro acustico;

- Laddove la definizione del tracciato comporti l'inevitabile **abbattimento di vegetazione preesistente**, dovranno essere necessariamente previste misure compensative mediante opere di riforestazione o di ricostruzione di cenosi vegetali tipiche, su superfici almeno equivalenti a quelle oggetto di alterazione.

Ambiti a Parco e siti di importanza comunitaria (pSIC)

- il progetto definitivo dovrà essere integrato da una relazione riferita agli ambiti perimetrati a Parco che evidenzi lo schema riassuntivo delle **interazioni dell'infrastruttura con il sistema Parco**;

- i **cantieri, gli svincoli e le aree di servizio** dovranno essere posizionati prioritariamente in aree attualmente degradate o che presentano bassi livelli di qualità ambientale, al fine di limitare l'impatto sulle componenti naturali ed agroecosistemiche
- dovrà essere eseguito un approfondimento in merito agli **ecosistemi di area vasta** ed alle **valenze faunistiche e sensibili**, per meglio valutare le opportunità di mitigazione e compensazione
- con riferimento ai contenuti della **Valutazione di Incidenza** delle opere in progetto sui pSIC "Palude di Albate" e "Lago di Montorfano", effettuata sulla base della documentazione depositata, ed al fine di riscontrare anche in sede di progettazione definitiva l'insussistenza di impatti negativi irreversibili ed irrimediabili sui pSIC medesimi, il proponente dovrà dare corso ai seguenti approfondimenti specifici:
  - adeguata indagine e **studio idrogeologico**, al fine di individuare e valutare gli impatti generati dalla intercettazione dei flussi di falda e degli acquiferi sospesi;
  - approfondimento degli **effetti, diretti ed indiretti**, che l'intervento, singolarmente e congiuntamente ad altri interventi, può provocare sugli habitat e sulle specie, tenuto conto degli obiettivi di conservazione dei pSIC;
  - redazione di un progetto di **mitigazione e compensazione degli impatti** meglio inquadrato rispetto alle specifiche esigenze ecosistemiche e faunistiche dell'area ed alle specifiche sensibilità locali; tale progetto dovrà essere coordinato con gli Enti Gestori dei pSIC;
  - valutazione, in fase sia di cantiere che di esercizio, **degli impatti generati** (rumore, polveri, inquinamento atmosferico, acque di piattaforma, sversamenti accidentali di sostanze inquinanti) sugli habitat e specie dei pSIC, anche in relazione agli effetti cumulativi di altri interventi infrastrutturali e di altri cantieri operativi in contemporanea.

Acque superficiali e sotterranee

- In corrispondenza del Sic " Palude di Albate ", si dovrà verificare accuratamente l'entità del trend di innalzamento della falda mediante dettagliati studi idrogeologici in sito che confermino l'assenza di ogni criticità relativa all'incidenza dell'opera sul sito;
- Per le opere di attraversamento dei corsi d'acqua e per i siti di cantiere ricadenti in aree golenali, dovrà essere valutata la compatibilità idraulica degli interventi all'interno delle fasce fluviali perimetrale nel Piano Stralcio delle Fasce Fluviali del PAI adottato dall'Autorità di bacino del Po;
- Si dovrà individuare l'ubicazione dei pozzi destinati al consumo umano, e relative zone di salvaguardia ai sensi del D. Lgs. N. 258/00, e dei pozzi privati esistenti, specificandone la destinazione d'uso;
- Si dovrà verificare, mediante studi di dettaglio, che la realizzazione di gallerie artificiali e di scavi in trincea non interferisca con il regime delle falde acquifere (modifiche della circolazione idrica sotterranea) e del reticolo idrico di superficie allo scopo di evitare alterazioni del deflusso delle acque e/o ristagni sul terreno;
- Si dovranno definire gli accorgimenti specifici da adottare sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio, relativamente alle opere di fondazione ed alle trincee sottofalda, allo scopo di evitare rischi di inquinamento delle falde e/o modifiche al regime delle acque sotterranee tali da determinare danni agli edifici, alle colture, ai corpi idrici superficiali, nel rispetto delle vigenti disposizioni di tutela;
- Si dovrà prevedere il dimensionamento, la localizzazione delle vasche di raccolta, dei corpi recettori e le modalità di gestione dei sistemi di trattamento delle acque di dilavamento dalla piattaforma, anche in relazione al verificarsi di condizioni accidentali di sversamento di inquinanti sulla piattaforma stradale, prevedendo specifiche procedure d'emergenza, messa in sicurezza, caratterizzazione e bonifica delle aree interessate;
- Si dovrà approfondire la caratterizzazione degli acquiferi interferiti dall'opera di progetto con indagini geologiche e geognostiche, anche di tipo geofisico. Le indagini dovranno essere predisposte ai sensi del D.M. 11 Marzo 1988. Inoltre:
    - prospettare le misure di compensazione ambientale degli eventuali abbassamenti della falda;

- adottare, ove possibile, tutti gli accorgimenti idonei ad evitare che, in fase di scavo e nelle fasi successive, si possano verificare abbassamenti della falda che provochino impatti sull'ambiente esterno;
- garantire l'eventuale approvigionamento idrico delle aree interessate approntando un piano di approviggionamento alternativo nel rispetto della legge 36/94 – *Disposizioni in materia di risorsi idriche*;

- Si dovrà prevedere per la fase di realizzazione dei viadotti e/o laddove siano presenti falde superficiali, che:

    - le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazione delle pile e spalle non determinino l'insorgere del rischio di diffusione delle sostanze inquinanti dovute ai fluidi di perforazione
    - l'utilizzazione dei fanghi di perforazione non riduca la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate

- In relazione alla definizione dei processi morfologici del territorio attraversato dall'opera si dovrà:
    - *Tratta " B ". Innesto A) – SS 35 / Meda*
      Verificare la presenza di falde idriche sospese, effettuare dettagliate indagini geotecniche sulle unità litoteniche presenti con particolare riferimento alla galleria artificiale di Cesano Maderno.
    - Tratta " C " . Innesto SS 35/ Meda – Tang. Est/Vimercate
      Nell'area di Macherio e Biassono verificare la possibile interferenza dell'opera con la presenza di cavità sotterranee legate a fenomeni di sifonamento/piping.
    - Tratta " D ". Tang. Est/Vimercate – Innesto A 4 / bretella BreBeMi
      Nel settore interessato dal tracciato della Pedemontana si dovrà verificare il rischio di eventuali fenomeni di instabilità delle scarpate dell'Adda e nell'area di Bernareggio – Subiate e Mezzago – Cornate d'Adda, la presenza di cavità sotterranee generate da fenomeni di sifonamento/piping, e verificare le caratteristiche geotecniche delle unità semi-coerenti argillificate.
    - Tangenziale di Varese
      Predisporre le opportune misure cautelative in relazione alla forte parietalità delle gallerie di Lozza, e Malnate che potrebbe interferire con le

dinamiche di versante e le coltri detritiche superficiali; per il secondo stralcio, sino all'altezza, sino all'altezza dello svincolo n. 4 le prospettate possibili locali venute d'acqua sotterranee dovute alla presenza di strutture carsiche ipogee necessitano indagini accurate mirate a ridurre gli impatti con l'opera in progetto. Sempre nel secondo stralcio necessitano di particolare attenzione quei sistemi acquiferi caratterizzati da cospicua ricarica, ad oggi capatati ad uso idropotabile.

- Tangenziale di Como

- Si dovrà valutare l'effettivo impatto dell'opera con l'acquifero in termini di depauperamento della risorsa idrica e di tutela delle fasce di rispetto delle opere di captazione e di sorgenti nel caso delle gallerie di Acquanegra e di Albate. Particolare attenzione deve essere posta in questo senso alla vicinanza presenza del lago di Montofano, la cui interazione con l'opera dovrà essere oggetto di indagini specialistiche nelle successive fasi progettuali.

- quale mitigazione da possibili impatti sulle acque sotterranee si dovrà valutare, al di sotto delle gallerie naturali, la possibilità di utilizzare un materasso drenante ad alta permeabilità, analogamente a quanto già previsto per le gallerie artificiali.

- in riferimento alla trincea autostradale prevista tra Copreno e Bregnano, si dovrà indicare come mitigare l'ulteriore sezionamento delle falde superficiali verso sud, l'accumulo delle acque piovane nella trincea autostradale verso il deflusso nel torrente Lura, che presenta già problemi alluvionali rilevanti, ed il fenomeno di prosciugamento dello stagno di Lentate, componente del SIC "Boschi delle Groane";

- dovranno essere adottate idonee procedure di controllo e monitoraggio delle **acque superficiali e di falda**, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio dell'infrastruttura, con particolare riferimento alle aree ove sono previsti tratti in trincea, in galleria o scavi più o meno profondi per le fondazioni dei manufatti in genere;

- **Opera di attraversamento del Fiume Lambro:** in corrispondenza del corso d'acqua, la falda risulta livellata al pelo libero, determinando condizioni di maggiore vulnerabilità del corpo idrico sia superficiale che sotterraneo. Pertanto dovranno essere valutati gli impatti sul regime idraulico e sulla qualità delle acque relativi alla fase di costruzione del ponte con particolare riferimento all'escavazione delle pile, che si ritiene non debbano essere collocate all'interno del greto del fiume.

- i progetti relativi agli **attraversamenti dei principali corsi d'acqua** (Olona, Lambro, Adda e Brembo) non dovranno in nessun caso prevedere la realizzazione, nell'area alluvionale, di opere (rilevati, ecc.) che comportino con la loro presenza una riduzione della sezione idraulica ed un ostacolo al libero deflusso delle acque in caso di piena;
- le opere relative agli **attraversamenti dei corsi d'acqua** costituenti la rete minore non dovranno alterarne le caratteristiche geometriche e dovranno altresì essere provviste di adeguate sezioni idrauliche, anche per consentire l'ispezione diretta e l'accesso dei mezzi meccanici necessari per le periodiche operazioni di ordinaria manutenzione
- dovrà essere ampliata la luce dei **manufatti di attraversamento** del torrente Certesa, in modo da rendere possibile il passaggio faunistico;
- dovrà essere revisionata la **progettazione delle opere di difesa idraulica** lungo i torrenti Seveso e Certesa, riducendo le massicciate a quanto indispensabile per le esigenze di staticità dell'infrastruttura stradale e sostituendo la tipologia prevista (massi ciclopici con talee) con tipologie miste mirate a singoli comparti (es. a monte dell'attraversamento, sulle spalle, ecc.), sulla base delle indicazioni del Repertorio B allegato al PTCP e dei principi del Quaderno 20 "Linee Guida per interventi di ingegneria naturalistica lungo i corsi d'acqua";
- si dovrà verificare l'**incidenza sui flussi freatici** della tratta prevista in trincea tra Copreno e Bregnano, che potrebbe aggravare l'assetto idraulico per l'andamento ortogonale ai flussi stessi;
- si dovrà verificare la possibilità di realizzare idonee e specifiche **vasche volano**, che impediscano adduzioni dirette nel torrente Lura;
- **sistemi di trattamento degli scarichi:** la progettazione di maggior dettaglio dovrà tenere conto sia delle indicazioni contenute nella l.r. 62/85, per quanto pertinenti e non in contrasto con il d.lgs.152/99, sia dei gradi di vulnerabilità dei territori ove se ne prevede la realizzazione.
- dovrà prevedersi la ricostruzione ed implementazione della **rete ecologica maggiore** (valli fluviali, rete idrica maggiore, boschi, filari e siepi) **e minore** (fontanili, rete idrica minore e rete di siepi, filari e macchie erborate); a tal fine, dovrà essere elaborato un progetto di **riconnessione ecologica ed idraulica**, che tenda al miglioramento funzionale degli ecosistemi ed all'incremento della funzione ecologica, della biodiversità dei corridoi fluviali e della connettività ecologica diffusa della rete idrica maggiore e minore. Tale progetto, da redigersi in collaborazione con gli Enti Parco ed i Consorzi di bonifica eventualmente presenti, dovrà prevedere la sostituzione delle specie vegetali non autoctone con specie vegetali autoctone dell'area, assumendo come riferimento la rete ecologica delle Province interessate;

- dovranno essere individuati i punti di recapito finale delle acque di piattaforma; con riferimento a questi ultimi dovranno inoltre essere approfondite le valutazioni circa i possibili impatti sulla qualità delle acque.
- dovranno essere indicate le localizzazioni delle **vasche di raccolta di acque meteoriche** e di dilavamento e dei corpi idrici recettori finali;
- dovranno essere **dimensionate** le **vasche di raccolta degli sversamenti accidentali**, considerando la somma delle portate dell'evento accidentale e di quello meteorico;
- l'interferenza con la fascia di rispetto delimitata con il metodo geometrico (200 m) del pozzo pubblico ad uso idropotabile in Comune di Cesano Maderno (cod. n.0150750010), dovrà essere ridefinita utilizzando il metodo delle isocrone o altro analogo, comunque garante della necessaria tutela, salvaguardia e monitoraggio delle acque sotterranee ad uso idropotabile;
- dovrà essere garantita la risoluzione delle interferenze del tracciato con i flussi di falda e con la qualità delle acque emunte nella zona compresa tra la sede della A9, l'abitato di Lomazzo e il torrente Lura;
- in prossimità della barriera di Lomazzo dovrà essere risolta **l'interferenza** tra la sede viaria e strutture connesse e le fonti di approvvigionamento idropotabile;
- dovranno essere risolte le **interferenze** tra la nuova sede stradale e i deflussi superficiali di notevole entità segnalati tra i Comuni di Cermenate e Lazzate e nella piana tra C.na Braghe e Manera;
- dovranno essere risolte le interferenze del tracciato con i collettori fognari intercomunali di Cermenate ed il collettore fognario di Lomazzo, l'acquedotto comunale di Lomazzo e di Bregnano ed il collettore consortile di fognatura al servizio dei Comuni di Guanzate, Lomazzo, Bregnano, Cadorago, Cermenate;
- dovrà essere valutata con particolare attenzione la parte di tracciato nel tratto di attraversamento dell'area compresa tra **Sulbiate e Mezzago**, classificata ad alto rischio idrogeologico;
- dovrà essere approfondito l'esame delle interazioni del progetto con gli **sbarramenti per la laminazione delle piene in Comune di Arcore**;
- dovrà essere predisposta una tavola grafica riportante **l'ubicazione dei pozzi** destinati al consumo umano, le rispettive zone di rispetto (definite dal d.lgs. 152/99) ed i pozzi privati esistenti, specificandone la destinazione d'uso. Successivamente dovrà essere verificato che il tracciato stradale non interessi le **zone di tutela assoluta** delle aree di salvaguardia delle risorse

idriche destinate al consumo umano, di cui all' art. 21 del d.lgs. 152/99, così come modificato dall'art. 5 del d.lgs. 258/00;

suolo e sottosuolo

- Si dovrà aggiornare la ricognizione dei siti di cava e discarica disponibili, anche con riferimento alle disposizioni dei Piani cave provinciali, dettagliando l'effettiva disponibilità dei materiali nei siti di cava proposti;
- Si dovranno dettagliare i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo e di demolizione; per lo smaltimento di quelli in esubero, definire il Piano di deposito temporaneo e di smaltimento, individuando le aree di stoccaggio definitivo; individuare le modalità di conservazione della coltre vegetale nel caso se ne preveda l'utilizzo;
- Si dovrà verificare la presenza lungo l'asse del tracciato di aree classificate ad alta o molto alta pericolosità/vulnerabilità per franosità (D.L. 180/98 e ss.mm.ii.);
- Si dovrà verificare con specifici studi di natura geologica e idrogeologica la possibilità di rendere coerenti le previsioni progettuali per l'attraversamento del territorio comunale di Arcore rispetto alle indicazioni del Documento di Indirizzi che prevedeva l'attraversamento in galleria;

- l'individuazione delle **cave di prestito** dovrà essere effettuata sulla base di precise indagini geologiche e geotecniche finalizzate ad accertare la disponibilità e l'idoneità dei materiali inerti (normativa per l'utilizzo delle terre nei manufatti stradali), in accordo con l'Ufficio Cave delle Province competenti per territorio, con le quali potrà essere eventualmente anche concordato l'inserimento nei nuovi piani cave provinciali di ambiti estrattivi ove procedere alla coltivazione del materiale sabbioso-ghiaioso da utilizzare per la realizzazione dell'opera. Per ciascuno dei siti individuati dovrà essere redatto un **progetto**, corredato delle necessarie **indagini geologiche e geotecniche**, che affronti le tematiche ambientali e gli aspetti connessi al recupero delle aree ad intervento estrattivo terminato;

- la programmazione dei **flussi di materiale inerte** (prelievo e smaltimento) dovrà tendere, per quanto possibile, a soddisfare i fabbisogni dell'infrastruttura mediante le risorse disponibili o mediante utilizzo di inerti di recupero. Le modalità di **riutilizzo dei materiali** di scavo in

eccesso, per realizzare opere di recupero ambientale e/o rimodellamenti morfologici, dovranno essere concordate con il Comune territorialmente competente. Qualora i materiali di cui sopra non fossero riutilizzati entro il cantiere di produzione, dovranno essere rispettate le disposizioni della l.r. 14/98, in particolare quelle dell'art. 35, commi 2 e 3. Ai sensi della normativa vigente in materia di cave, si precisa infine che non è consentita l'apertura di cave per opere pubbliche per la fornitura di materiale per calcestruzzi e conglomerati bituminosi (d.g.r. n.33965 del 29.12.1997).

- Con riferimento alle aree contaminate dovranno essere attentamente valutati, al fine di non compromettere gli obiettivi di bonifica, gli impatti e le interferenze che le movimentazioni di terra previste durante la cantierizzazione potrebbero indurre sulle aree stesse. Si segnala in proposito che nei Comuni di Cesano Maderno, Desio, Lesmo e Usmate Velate la tavola 2 del P.T.C. della Provincia di Milano individua alcune aree soggette a bonifica in prossimità del tracciato; il Proponente dovrà farsi carico delle specifiche indagini geologiche finalizzate alla messa in atto degli interventi di bonifica e messa in sicurezza prima della realizzazione dell'opera in oggetto, ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs. 22/97 e del D.M. 471/99 ed in accordo con i competenti Uffici della Giunta Regionale; detti interventi dovranno tenere conto dei vincoli presenti sull'area, allo scopo di escludere rischi per gli addetti durante l'esecuzione dei lavori, a norma della vigente normativa in materia di sicurezza.

- i **riempimenti** dovranno essere effettuati privilegiando il riutilizzo del materiale derivante da scavi ed eventuali demolizioni. Per la parte di materiale di cui sopra giudicato non idoneo allo scopo si dovrà prevedere il conferimento in discarica secondo la normativa vigente. A tal fine dovranno pertanto essere individuate le **discariche** utili allo scopo e la viabilità locale che si intende utilizzare per il conferimento. A tale proposito dovranno essere esclusi a priori gli attraversamenti dei nuclei abitati.

- dovranno essere rivisti i dati presentati nei s.i.a., dai quali risultano discordanze relativamente al conteggio dei fabbisogni di materiale inerte da cava. A tal fine dovrà essere effettuata una valutazione precisa e dettagliata della disponibilità dei materiali nei vari siti di cava proposti, anche con riferimento alle disposizioni dei Piani cave provinciali.
- Si richiede un approfondimento in merito al **riutilizzo dei materiali scavati** che valuti:

- l'idoneità del riutilizzo in relazione alle caratteristiche del materiale (geotecniche ed ambientali) e del sito;
- la provenienza del materiale inteso come tipologia di area (destinazione urbanistica) e ciclo produttivo (modalità di scavo e possibili agenti contaminanti);
- il luogo di accumulo del materiale e le relative caratteristiche, i tempi di accumulo massimo, i quantitativi stimati e le relative modalità gestionali prima del riutilizzo;
- la verifica della contaminazione, nell'ambito di un *Piano e protocollo analitico di controllo*, effettuata per terre e rocce di scavo provenienti da aree diverse da quelle residenziali, agricole, boschive, a verde, ovvero:
  - aree di scavo ricadenti in zone industriali ed artigianali quali le attività definite dal DM del 16/05/99; aree interessate da serbatoi , cisterne interrate dimesse, rimosse o in uso contenenti in passato o attualmente idrocarburi o sostanze etichettate ai sensi della direttiva 67/548/CE; aree interessate da impianti ricadenti nella disciplina del d. lgs. 334/99, d- lgs. 372/99 allegato 1, d. lgs. 22/97 art. 27, 28, 31 e 33 e aree con impianti ed apparecchiature contenenti PCB di cui al d. lgs. 209/99;
  - siti che sono stati interessati da interventi di bonifica;
  - aree di scavo comprese in una fascia di 100 m dal bordo stradale di strutture viarie di grande traffico;
  - terre e rocce interessate da tecnologie di scavo con impiego di prodotti tali da poter contaminare potenzialmente le stesse;
  - terre e rocce da scavo interessate da potenziali fonti di inquinamento quali acque reflue industriali o urbane.

Indagini geologiche ed idrogeologiche

- dovrà essere predisposto uno studio idrogeologico di dettaglio delle aree interessate, che riporti:
  - le principali caratteristiche della falda freatica (direzione di deflusso, profondità, oscillazione stagionale, presenza di spartiacque, innalzamento, ecc.) riferite ad un periodo di tempo sufficientemente significativo (almeno 10 anni);
  - una carta idrogeologica o delle soggiacenze dell'area in esame, redatta sulla base di una precisa analisi delle massime escursioni stagionali della falda freatica nell'ultimo decennio;
  - le condizioni di vulnerabilità delle acque sotterranee;

- l'eventuale presenza di falde sospese, che potrebbero interferire negativamente con gli interventi in esame nei tratti in trincea e nei sottopassi;
- le eventuali interferenze negative che la realizzazione dell'opera in questione può comportare (causa gallerie artificiali e scavi in trincea) sul regime delle falde acquifere (modifiche della circolazione idrica sotterranea);

- dovranno essere predisposte le necessarie **indagini geologiche, idrogeologiche e geotecniche** di cui al decreto 11 marzo 1988 e successiva circolare 24 settembre 1988, n. 30483, essenziali per verificare la validità delle ipotesi progettuali e consentire la scelta delle migliori soluzioni da adottare in fase di esecuzione dei lavori; dovranno comunque essere effettuate lungo il tracciato le indagini geotecniche (sondaggi, scavi, prove in situ e di laboratorio, prospezioni geofisiche) e idrogeologiche (esame delle acque sotterranee, soggiacenza, direzione di flusso, oscillazioni stagionali, spartiacque, ecc.), nonché le verifiche di stabilità del sistema rilevato-terreno di fondazione (verifiche strutturali del rilevato e di eventuali opere di rinforzo, drenaggi e filtri), laddove la struttura in rilevato risulta la scelta progettuale adottata.
- dovranno comunque essere effettuate lungo il tracciato le **indagini geotecniche** (sondaggi, scavi, prove in situ e di laboratorio, prospezioni geofisiche) e **idrogeologiche** (esame delle acque sotterranee, soggiacenza, direzione di flusso, oscillazioni stagionali, spartiacque, ecc.), nonché le verifiche di stabilità del sistema rilevato-terreno di fondazione (verifiche strutturali del rilevato e di eventuali opere di rinforzo, drenaggi e filtri), laddove la struttura in rilevato risulti la scelta progettuale adottata;
- dovrà essere predisposto uno **studio geologico ed idrogeologico delle aree interessate da gallerie naturali,** allo scopo di accertarne la fattibilità e stabilire le soluzioni progettuali ottimali (metodi di scavo, aree di influenza, tipo di rivestimento, profondità e lunghezza dei manufatti, ecc.). Queste opere sono localizzate in alcuni tratti delle tangenziali di Como e di Varese (Comuni di Cantello, Malnate, Lozza, Grandate, Montorfano, ecc.). Il predetto studio, comprensivo di indagini geognostiche e di un rilievo geostrutturale, dovrà determinare:
  - le principali caratteristiche geologiche, litologiche e geomorfologiche delle aree in esame, i processi dinamici attivi, la vulnerabilità del territorio in rapporto ai processi naturali ed alle attività antropiche, le condizioni di stabilità dei versanti;
  - le principali caratteristiche geomeccaniche (classificazione degli ammassi rocciosi, orientazione dei principali sistemi di discontinuità, ecc.);
  - la circolazione delle acque sotterranee negli ammassi rocciosi;

- le caratteristiche geotecniche dei terreni e l'eventuale presenza di circolazione idrica profonda nei tratti in sotterraneo interessati da depositi morenici superficiali;
- le eventuali interferenze negative che la realizzazione dell'opera in questione può comportare (scavi con utilizzo dell'esplosivo) sulle portate idriche delle opere di captazione esistenti.

Le indagini dovranno essere corredate da planimetrie e sezioni geologiche lungo l'asse delle gallerie.

- dovranno essere verificati **gli studi geologici predisposti dai Comuni**, ai sensi dell'art. 2 della l.r. 24 novembre 1997, n.41, al fine di acquisire informazioni in merito alle condizioni litologiche e geomorfologiche delle aree interessate, al rischio idraulico ed idrogeologico esistente, alle caratteristiche geotecniche dei terreni ed alle principali proprietà della falda freatica (direzione di deflusso, profondità, oscillazione stagionale, ecc.). Qualora le opere interessino siti individuati in classe 4^ nella carta di fattibilità (aree dove l'alta pericolosità/vulnerabilità comporta gravi limitazioni per la modifica delle destinazioni d'uso), le infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico potranno essere realizzate solo se non altrimenti localizzabili e dovranno comunque essere puntualmente valutate in funzione della tipologia di dissesto e del grado di rischio che determina l'ambito di pericolosità/vulnerabilità omogenea. A tal fine, ai progetti dovrà essere allegata apposita relazione geologica e geotecnica che dimostri la compatibilità degli interventi previsti con la situazione di grave rischio idrogeologico (punto 3.3 della "Direttiva in attuazione della l.r. 41/97", approvata con d.g.r. 29 ottobre 2001, n. 7/6645);
- il tracciato infrastrutturale in trincea o in galleria non dovrà alterare il sistema di **deflusso delle acque meteoriche** e non dovranno essere adottate soluzioni tecnologiche tali da convogliare forzatamente le precipitazioni atmosferiche all'interno della Valle Lura;
- dovrà essere approfondita l'incidenza sull'andamento dei **deflussi naturali delle acque meteoriche** della variante alla SP31, che interessa una porzione di territorio di particolare pregio ambientale ed ecologico sia per la particolare struttura morfologica del paesaggio sia per l'equipaggiamento vegetale presente;
- dovrà essere approfondito l'impatto idraulico determinato dall'**attraversamento del torrente Seveso**, previsto in un contesto già di particolare criticità idraulica, che genera una interferenza con alcuni lotti inseriti nell'Accordo di Programma per il recupero dell'"Ex Parco Militare";
- all'interno delle fasce di tutela assoluta e delle **fasce di rispetto dei pozzi dell'acqua potabile** destinata al consumo umano, dovranno essere rispettati i vincoli ed i divieti previsti dalla normativa vigente (art. 21 del d. lgs. 152 del 1999 e succ. mod. ed int.);

- dovrà essere valutata la compatibilità degli interventi con le **condizioni di dissesto in atto e potenziali,** rappresentate nelle tavole del "Censimento dei dissesti - Carte inventario dei fenomeni franosi in scala 1:10.000 della Regione Lombardia. Tale valutazione dovrà altresì fornire indicazioni in merito agli eventuali interventi di mitigazione del rischio;

- dovrà essere valutata la **compatibilità idraulica** degli interventi all'interno delle fasce fluviali A e B e nelle aree di fascia C (fiume Olona, zona di spagliamento dei torrenti Rile e Tenore), delimitate dalla presenza di un limite di progetto con la fascia B, del "Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino idrografico del fiume Po (PAI). Tale valutazione dovrà essere redatta conformemente ai contenuti della "Direttiva contenente i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce A e B", approvata con deliberazione del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del fiume PO in data 11 maggio 1999, n. 2;

- dovrà essere altresì valutata la **compatibilità idraulica delle nuove opere di attraversamento**, con luce netta complessiva superiore a 6 m. del reticolo idrografico non oggetto di delimitazione delle fasce fluviali nel PAI. La suddetta valutazione dovrà essere redatta conformemente ai contenuti della soprarichiamata direttiva, ai sensi dell'art. 19, comma 1, delle N.d.A. del PAI e secondo le metodologie di studio contenute negli Allegati 3 e 4 alla d.g.r. 29 ottobre 2001, n. 7/6645;

- dovrà essere accertata, all'interno della fascia C del PAI, la compatibilità degli interventi con gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, in ottemperanza alle disposizioni dell'art. 31, punto 4, delle N.d.A. del PAI medesimo;

Impatti sulla componente " rumore e vibrazioni"

- In relazione ai caratteri di elevata densità abitativa esistenti degli ambiti posti lungo il tracciato di progetto ed alla presenza, oltre che di ricettori sensibili per l'impatto
- acustico (di classe A – scuole, ospedali), di isolati manufatti di valore storico – ambientale, valutare la possibilità di estendere i tratti di galleria previsti in corrispondenza di tali ambiti;
- Approfondire l'analisi revisionale del rumore in fase di esercizio, verificando previo censimento dei ricettori, i livelli di rumore nelle condizioni di traffico più critiche; specificare la

localizzazione, la tipologia e le modalità di realizzazione delle opere di mitigazione acustica, assicurandone l'inserimento paesaggistico e privilegiando l'adozione di barriere acustiche integrate con barriere a verde. Estendere lo studio acustico anche nel tratto esistente compreso nella tangenziale di Varese che a seguito della realizzazione dei due nuovi tratti subirà un variazione (aumento) di traffico con modifica delle immissioni sonore nell'area circostante;

- Approfondire l'analisi delle vibrazioni generate dal traffico stradale atteso sulla futura opera, mediante esame e valutazione puntuale in corrispondenza dei punti di criticità; tale analisi andrà condotta prendendo come riferimento la generazione e propagazione delle vibrazioni in relazione alla conformazione geologica del sottosuolo, alle caratteristiche degli edifici, alla velocità di transito ed al tipo di pavimentazione utilizzato nella realizzazione dell'opera, prevedendo gli interventi di mitigazione delle vibrazioni così da garantire il rispetto dei limiti delle norme UNI 9614;

- Privilegiare l'utilizzo di pavimentazioni fonoassorbenti anche di nuova tecnologia;

- Le mitigazioni dovranno perseguire l'obiettivo del **rispetto dei limiti di classificazione acustica**, purché la medesima sia conforme ai criteri definiti dalla Regione Lombardia con la legge regionale 13/01 e dettagliati nella DGR VII/9776 del 12 luglio 2002; ciò in applicazione del principio della compatibilità dei livelli di rumore con la destinazione d'uso dei recettori

- nei casi in cui per ragioni tecniche o economiche non sia possibile o conveniente mitigare alla sorgente o lungo il percorso di propagazione per assicurare il rispetto dei limiti di immissione di rumore, potrà essere ritenuta accettabile, in alternativa, la **mitigazione con opere di fonoisolamento al recettore**, valutata la sensibilità dello stesso, a condizione di assicurare all'interno dell'ambiente abitativo livelli di rumore compatibili con la sua fruizione, nonchè un adeguato ricambio di aria e raffrescamento; ciò per analogia con quanto disposto dal DPR 459/98, che disciplina l'inquinamento acustico derivante dal traffico ferroviario;

- si dovrà valutare, laddove appaia opportuno in base ad un'analisi costi-benefici, se mitigare ulteriormente per conseguire l'obiettivo, qualitativamente più significativo, di contenimento dell'incremento del livello equivalente di immissione post operam rispetto all'ante operam, al fine di non peggiorare eccessivamente il clima acustico in corrispondenza dei recettori;

- l'obiettivo di mitigazione dichiarato nello studio e costituito dai **livelli di rumore della classe III** può essere considerato adeguato per i recettori residenziali, mentre dovranno essere

assicurati limiti più conservativi in corrispondenza di recettori particolarmente sensibili (ospedali, case di cura e riposo, scuole per il solo periodo diurno e simili).

- dovranno essere progettate le necessarie **azioni mitigative di riduzione delle vibrazioni**, riguardanti principalmente la modifica degli strati della pavimentazione con posizionamento di elementi elastici (cuscinetti in neoprene), compattazione del terreno di sottofondo, inserimento barriere d'onda come sistema di isolamento delle fondazioni.
- nelle parti della tratta B2 affiancate alla infrastruttura di categoria C1 prevista al servizio della viabilità locale, le valutazioni dell'impatto acustico e la progettazione delle mitigazioni dovranno essere effettuate **tenendo conto di entrambe le infrastrutture**;
- l'efficacia delle mitigazioni andrà studiata in via previsionale con modellizzazioni acustiche post-operam, con e senza mitigazioni, che forniscano output puntuali in corrispondenza dei recettori;
- nelle parti della tratta B2 affiancate alla infrastruttura di categoria C1 prevista al servizio della viabilità locale, le valutazioni dell'impatto acustico e la progettazione delle mitigazioni dovranno essere effettuate **tenendo conto di entrambe le infrastrutture**;
- l'efficacia delle mitigazioni andrà studiata in via previsionale con **modellizzazioni acustiche post-operam**, con e senza mitigazioni, che forniscano output puntuali in corrispondenza dei recettori;
- si dovrà verificare l'opportunità di valutare, laddove appaia opportuno e in base ad un'analisi costi-benefici, se mitigare ulteriormente per conseguire l'obiettivo, qualitativamente più significativo, di contenimento dell'incremento del livello equivalente di immissione post operam rispetto all'ante operam, al fine di non peggiorare eccessivamente il clima acustico in corrispondenza dei recettori;
- dovranno essere progettate le necessarie **azioni mitigative di riduzione delle vibrazioni**, riguardanti principalmente la modifica degli strati della pavimentazione con posizionamento di elementi elastici (cuscinetti in neoprene), compattazione del terreno di sottofondo, inserimento di una trincea in conglomerato cementizio a fianco della pavimentazione ed uso di trincee e barriere d'onda quale sistema di isolamento delle fondazioni;
- dovrà essere predisposto, seguendo anche le indicazioni della d.g.r. n.VII/8313 del 08.03.2002, un dettagliato programma di monitoraggio acustico post operam, con indicazione delle localizzazioni e modalità dei rilievi fonometrici da realizzare al fine di valutare i livelli di immissione di rumore in corrispondenza dei recettori, con specifica attenzione a quelli

residenziali e particolarmente sensibili, al fine di valutare l'efficacia delle opere di mitigazione previste per conseguire gli obiettivi di cui sopra detto, nonché al fine di consentire il dimensionamento, laddove necessario, di ulteriori interventi mitigativi; nel programma dovrà essere specificata la durata prevista del monitoraggio, valutata in funzione della numerosità e complessità dei rilievi fonometrici da eseguire;

- il programma di monitoraggio acustico dovrà essere presentato ai Comuni ed alle strutture dell'ARPA territorialmente competenti per le **valutazioni di adeguatezza**;
- **analisi degli impatti acustici**, in termini di incremento delle emissioni dovute al traffico indotto e conseguente variazione dei livelli di rumore in corrispondenza dei recettori, con riferimento ai criteri previsti dall'articolo 5 della legge regionale 13/01 e dettagliati nella citata d.g.r. n.VII/8313 del 08.03.2002. In particolare, il Proponente dovrà:
  - individuare e censire i **recettori presenti** in una fascia di almeno 250 metri per lato dall'infrastruttura;
  - precisare **distanza ed altezza** relativa dei recettori rispetto all'infrastruttura stradale, destinazione d'uso, altezza e numero dei piani degli edifici recettori;
  - **stimare puntualmente i livelli di rumore** ante operam e post operam in corrispondenza di ciascuno dei recettori; nella stima dei livelli di rumore si dovrà tener conto dell'altezza degli edifici e dei vari piani, quindi dovranno essere considerati come punti recettori i piani degli edifici; gli output delle modellizzazioni dovranno essere prodotti, oltre che in forma di mappe di rumore, anche come valori puntuali in corrispondenza dei recettori;
  - dimensionare le **mitigazioni** necessarie per conseguire gli obiettivi di mitigazione di cui sopra; l'efficacia delle mitigazioni andrà studiata in via previsionale con modellizzazioni acustiche (post operam con mitigazioni) che forniscano output puntuali in corrispondenza dei recettori.
- Si dovrà effettuare la valutazione dell'impatto, in termini di incremento delle emissioni acustiche dovute al traffico indotto e di conseguente variazione dei livelli di rumore in corrispondenza dei recettori, relativo al tratto della **tangenziale di Varese** a cielo aperto esistente ed in esercizio, cui si collega il tracciato in progetto in corrispondenza dello svincolo di Vedano. Per la redazione delle integrazioni prescritte si dovrà fare riferimento ai criteri previsti dall'articolo 5 della legge regionale 13/01 e dettagliati nella citata d.g.r. n.VII/8313 del 08.03.2002.

  In particolare, il Proponente dovrà:

- precisare **distanza ed altezza** relativa dei recettori rispetto all'infrastruttura stradale, destinazione d'uso, altezza e numero dei piani degli edifici recettori
- **stimare puntualmente i livelli di rumore** ante operam e post operam in corrispondenza di ciascuno dei recettori; nella stima dei livelli di rumore si dovrà tener conto dell'altezza degli edifici e dei vari piani, quindi dovranno essere considerati come punti recettori i piani degli edifici; gli output delle modellizzazioni, oltre che in forma di mappe di rumore, dovranno essere prodotti anche come valori puntuali in corrispondenza dei recettori;
- dimensionare le **mitigazioni** necessarie per conseguire gli obiettivi di mitigazione di cui sopra; l'efficacia delle mitigazioni andrà studiata in via previsionale con modellizzazioni acustiche (post operam con mitigazioni) che diano output puntuali in corrispondenza dei recettori.

Relativamente ai tratti in progetto già oggetto di studio, dovranno essere condotti i seguenti approfondimenti:

- dovranno essere individuati i **recettori presenti** in una fascia di indagine di almeno 250 metri per lato, da estendersi a 500 metri per lato in caso di presenza di recettori particolarmente sensibili;
- i recettori andranno **caratterizzati** per destinazione d'uso, altezza/numero di piani, distanza ed altezza relativa rispetto all'infrastruttura;
- dovranno essere puntualmente stimati i **livelli di rumore** ante operam e quelli post operam in corrispondenza di ciascuno dei recettori; nella stima dei livelli di rumore si dovrà tener conto dell'altezza degli edifici e dei vari piani, quindi dovranno essere considerati come punti recettori i piani degli edifici; gli output delle modellizzazioni, oltre che in forma di mappe di rumore, dovranno essere prodotti anche come valori puntuali in corrispondenza dei recettori;
- dovranno essere **dimensionate le mitigazioni** necessarie per conseguire gli obiettivi di mitigazione di cui sopra detto; l'efficacia delle mitigazioni andrà studiata in via previsionale con modellizzazioni acustiche (post operam con mitigazioni) che diano output puntuali in corrispondenza dei recettori.
- dovrà essere approfondita **l'analisi delle vibrazioni** generate dal traffico stradale atteso sulla futura opera, mediante esame e valutazione puntuale in corrispondenza dei punti di criticità; tale analisi andrà condotta prendendo come riferimento la generazione e propagazione delle vibrazioni in relazione alla conformazione geologica del sottosuolo, alle caratteristiche degli

edifici, alla velocità di transito ed al tipo di pavimentazione utilizzato nella realizzazione dell'opera.

- dovrà essere effettuato lo **studio d'impatto acustico delle due opere connesse**, indicate nello s.i.a. come TRCO11, variante SP 31-SP133, e TRCO6, nodo di Cermenate-Lentate;
- dovranno essere dimensionate le **mitigazioni** necessarie per conseguire il rispetto dei limiti previsti dalle tabelle allegate al dpr 142/04 all'interno delle fasce di pertinenza e quelli della zonizzazione acustica al di fuori di tali fasce.
- Con riferimento a quanto già prescritto per la parte di S.V.P. non oggetto della presente valutazione, dovrà essere comunque garantito il rispetto dei limiti di rumore, previsti dal dpr 142/2004, indicati nelle tabelle allegate all'interno delle fasce di pertinenza e i limiti di zonizzazione acustica all'esterno di tale fascia.

Mitigazione

- Si dovrà adeguare il progetto definitivo con opere di mitigazione idonee all'inserimento del manufatto nel paesaggio (es: dune ricoperte da essenze autoctone arboree ed erbacee, schermature mimetizzate), al fine di minimizzare l'impatto sulla pista ciclabile che percorre il comune di Trecasali in un area di fascia fluviale;
- Si dovrà adeguare il progetto definitivo con opere di mitigazione idonee all'inserimento del manufatto nel paesaggio in relazione ai siti sensibili come l'attraversamento della provinciale a Viarolo, minimizzando, in particolare, l'altezza della livelletta;
- Si dovrà sviluppare gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione, così come proposti nello Studio d'Impatto Ambientale esaminato e sue integrazioni, in coerenza con le presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici;
- Si dovrà anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura;

  Sviluppare gli interventi di mitigazione, secondo le indicazioni presenti nello Studio di Impatto Ambientale esaminato ed integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici. Dovranno essere

esplicitate le relazioni e rapporti con eventuali indicazioni di tutela della pianificazione vigente; dovranno essere esplicitate le relazioni tra fattori e componenti ambientali;

- Studiare soluzioni e caratteristiche architettoniche per la realizzazione dei ponti armonizzate al contesto territoriale e paesaggistico attraversato, estendendo la progettazione architettonica , dove necessario, anche alle opere di mitigazione degli impatti. Particolare rilievo dovrà assumere lo studio relativo all'attraversamento dell'Adda, da redigersi in coordinamento con l'opera ferroviaria (linea Seregno – Bergamo) al fine di garantire un'elevata tutela degli ambiti paesaggistici attraversati;
- Aggiornare le analisi territoriali rispetto ai contenuti dei P.T.C.P. vigenti e/o in corso di definizione alla data di emissione del presente parere, al fine di verificare le interferenze in ordine alle tutele presenti, le mitigazioni ambientali e le compensazioni territoriali da porre in atto;

  Approfondire l'analisi dell'intervisibilità dell'opera riferendola ai gruppi di percettori più significativi (residenti, transitanti sulle infrastrutture di trasporto, fruitori degli spazi agricoli, spazi panoramici), per consentire l'adeguata integrazione / modifica delle misure mitigatrici previste in progetto;
- Prevedere gli interventi di riorganizzazione fondiaria, di ricomposizione della maglia viaria minore e poderale, di mitigazione e compensazione degli impatti definiti a seguito di apposito approfondimento delle indagini;
- Prevedere , per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, raccogliendo eventualmente in loco il materiale per la loro propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree protette)e di consentire la produzione di materiale vivaistico;
- Dovranno essere affrontati i molteplici aspetti connessi alla progettazione delle misure di mitigazione degli impatti generati dalla realizzazione dell'opera, garantendo in linea generale un'elevata qualità progettuale, realizzativa e manutentiva. A tal fine, il Proponente dovrà definire, in forma coordinata, tipologie, quantità e costi complessivi (inclusa la manutenzione e la gestione) delle opere di mitigazione proposte. Tutti gli interventi di inserimento ambientale e mitigazione paesistica dovranno assumere come riferimento quanto contenuto nei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali e nei singoli strumenti urbanistici comunali.
- La valutazione economica degli interventi di mitigazione dovrà essere effettuata sia nel computo metrico sia nel quadro economico complessivo dell'opera.

- Dovrà essere inoltre predisposto un piano di manutenzione ordinaria e straordinaria delle previste opere di mitigazione; gli interventi di mitigazione dell'infrastruttura dovranno essere coordinati con quelli relativi agli altri interventi infrastrutturali previsti nel contesto territoriale.
- Il progetto di mitigazione degli impatti ambientali dovrà includere anche le aree attraversate dalle opere connesse previste.

Mitigazione della componente vegetazione, flora e fauna

- dovrà essere predisposto un organico progetto di mitigazione e compensazione, con schemi progettuali adeguati all'elevata sensibilità del sistema dal punto di vista ecosistemico e vegetazionale;

Mitigazione paesistica dell'infrastruttura

- nella progettazione delle **opere "a verde"** dovrà valutarsi la possibilità di realizzare vaste macchie boscate a margine del tracciato, evitando ad esempio la collocazione di essenze arboree "a sesto di impianto" rigido e predefinito; ciò specialmente in corrispondenza di centri abitati, nuclei rurali e/o storici, contesti boscati, intersezioni della strada in progetto con la viabilità minore;
- gli interventi di mitigazione dei **raccordi tra viadotti e scarpate fluviali** dovranno essere realizzati in accordo con gli Enti territoriali e con gli Enti gestori delle aree protette, privilegiando i raccordi con la vegetazione dei corsi d'acqua del pianalto e con le boschive di ripa. La scelta delle specie da impiegare, i sesti di impianto e gli interventi di manutenzione (da attuare per almeno tre anni dall'impianto) andranno concordati con gli Enti stessi. Ove possibile, le **scarpate** dovranno essere modellate con pendenze limitate e raccordi che consentano una congiunzione morbida con il piano di campagna;
- dovrà essere prevista la totale mitigazione dell'impatto visivo e la piena permeabilizzazione ecologica della tratta di **interconnessione con la A9 e della barriera di Lomazzo** (qualora non se ne preveda l'eliminazione), da realizzarsi, ad esempio, attraverso il ricorso ad un annegamento dello svincolo stesso in un idoneo anello boschivo totalmente interconnesso con interventi di deframmentazione su quattro lati;

Tutela degli ecosistemi e della fauna – "componente ambiente naturale e biodiversità"

- in riferimento al SIC IT 2050002 "Boschi delle Groane", si dovrà effettuare un approfondimento delle potenziali incidenze della nuova infrastruttura sul SIC medesimo, da redigersi in conformità a quanto indicato nell'Allegato "G" al DPR 357/97, nell'allegato "D" alla d.g.r. n. 7/14106 dell'8 agosto 2003 e nel successivo paragrafo B.4.3.4 – "Ambiti a Parco e Siti di Importanza Comunitaria (SIC)", con riferimento anche alla guida metodologica redatta dalla DG Ambiente della Commissione Europea;
- per evitare casi di mortalità dell'avifauna dovuti a collisione, si prescrive di dotare le eventuali nuove linee elettriche di spirali bianche e rosse alternate lungo i cavi (il bianco per gli uccelli notturni, il rosso per quelli diurni) e, per evitare possibili fenomeni di elettrocuzione, di dotare i tralicci elettrici di dissuasori posti tra i conduttori elettrici e/o di posatoi alternativi;
- ove fosse rilevata la presenza di popolazioni animali e relative rotte di spostamento (con particolare riferimento alle specie di interesse conservazionistico, ossia incluse negli allegati delle direttive 92/43/CEE "Habitat" e 79/409/CEE "Uccelli", nelle liste rosse internazionali e nazionali e, particolarmente, nel "Programma Regionale per gli Interventi di Conservazione e Gestione della Fauna Selvatica nelle Aree Protette della Regione Lombardia", approvato con D.G.R. 20 aprile 2001, n.4345), dovrà essere prevista la realizzazione di **sottopassi/ sovrappassi per fauna** idonei alla conservazione di tali specie.
- Pur riconoscendo valenza positiva alla realizzazione di fasce arbustive/arboree lungo l'infrastruttura, di cui è riconosciuto il potenziale ruolo trofico e di rifugio per numerose specie animali, i sopracitati aspetti dovranno trovare approfondimento nella fase di progettazione definitiva, al fine di mitigare al meglio gli impatti sull'ambiente naturale.

Rete ecologica provinciale – ambiente biotico

- lo sviluppo progettuale delle *"Indicazioni per l'ambientalizzazione del progetto"* individuate al cap. 3.4.11 del volume 3.4 – "Quadro di riferimento ambientale – allegati – Ambiente Biotico" dovrà assumere come riferimento quanto indicato dai P.T.C. provinciali vigenti ed in corso di definizione. Nello specifico, alle voci *"interventi dettagliati di riqualificazione da prevedere"* e *"intervento di de-frammentazione polivalente da prevedere"*, dovranno corrispondere adeguate opere di **ricucitura ecologica**, ottenute prioritariamente mediante la realizzazione di

sovrappassi o sottopassi ecologici scelti caso per caso tra le tipologie riportate nelle tavole 9.2.1 e 9.2.2 del "Quadro di riferimento ambientale" e tramite la messa a dimora di siepi arboreo-arbustive e di rimboschimenti compensativi, così come previsto dal d.lgs. 227/2001 e della d.g.r. n.13900 del 1.08.2003, utilizzando esclusivamente specie autoctone.

- *Cantierizzazione*

- Dovrà essere definito il cronoprogramma degli interventi precisando la durata dei singoli cantieri e dovrà altresì essere affrontato e risolto il tema delle interferenze viabilistiche durante la realizzazione dei lavori. Le deviazioni degli itinerari esistenti necessarie per l'esecuzione dei lavori (dell'asse principale e delle opere connesse) dovranno essere concordate con gli Enti proprietari delle strade. A tal fine dovrà essere redatto lo **studio di gestione della fase di cantiere** che specifichi, oltre alle deviazioni, le opere necessarie a rendere adeguate le stesse a sopportare i flussi previsti e le connessioni (oltre che veicolari anche ciclabili e pedonali). Tale studio dovrà prevedere, altresì, uno specifico **piano di comunicazione** per garantire l'attivazione della stessa prima dell'inizio dei lavori e la tempestività degli aggiornamenti in corso d'opera. Andranno inoltre risolte le interferenze con le linee di trasporto pubblico locale assicurando una viabilità adeguata al transito dei mezzi di trasporto e dovranno essere garantite le condizioni di sicurezza delle fermate e dei percorsi esistenti delle autolinee durante la fase di cantierizzazione e a lavori conclusi. Nei luoghi dove si verificano interferenze con autolinee, le stesse, andranno risolte in collaborazione con i gestori;

- Al fine di ridurre il carico di traffico, soprattutto nelle fasi di cantiere, il progetto definitivo dovrà esplorare le relazioni possibili con le stazioni ferroviarie delle linee Ferrovie Nord Milano e Rete Ferroviaria Italiana fornendo indicazioni di massima circa l'ubicazione di possibili parcheggi di interscambio.

- dovrà essere presentato un **piano particolareggiato della cantierizzazione** che recepisca le prescrizioni della Regione Lombardia circa lo spostamento di specifiche aree di cantiere e definisca le caratteristiche dei siti prescelti, le modalità operative di approntamento delle aree, la tempistica, il recupero finale, la viabilità di accesso ed il cronoprogramma dei lavori. A tal fine, oltre che adottare i criteri generali esposti nello s.i.a. e le ulteriori indicazioni riportate nella presente relazione, si dovrà:

- **collocare le aree di cantiere** particolarmente rumorose il più lontano possibile dagli edifici a destinazione residenziale prevedendo, se del caso, la posa in opera di schermature mobili. In ogni caso dovrà essere **esclusa** la realizzazione di cantieri e depositi nelle zone di tutela assoluta (v. art.21 del d.lgs. 152/1999) e negli ambiti a Parco; dovrà per contro essere privilegiato il loro posizionamento in aree attualmente degradate o che presentano bassi livelli di qualità ambientale;
- ridefinire soluzioni progettuali più adeguate in merito alla **localizzazione** delle aree di **cantiere** B1.1. e B2.1.2.; quest'ultima dovrà essere arretrata rispetto all'orlo di terrazzo per una distanza non inferiore all'altezza dello stesso, in ragione del vincolo esistente sull'area ai sensi degli artt. 31 e 51 del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Milano;
- più in dettaglio, dovrà essere verificata la **possibilità di ricollocare le seguenti aree di cantiere:**
  - cantiere B.1.2, attualmente previsto a ridosso del Parco;
  - cantiere base D1, attualmente previsto in un'area di esondazione del Torrente Molgora ed in un comparto boschivo;
  - cantiere svincolo di Filago D.2, attualmente previsto nel bosco Roggia Vallone;
  - cantieri D.2 e D.3, che interferiscono con il reticolo idrico minore;
  - cantiere D.2.2, previsto in corrispondenza di recettori sensibili;
- **pianificare la viabilità di cantiere** in modo da minimizzare le interferenze con la viabilità esistente. In particolare, si dovrà porre attenzione al carico generato sulla viabilità locale, anche mediante opportuna scelta e verifica -- in accordo con i Comuni - degli itinerari dei mezzi d'opera; si dovrà comunque garantire che il transito delle macchine e dei mezzi d'opera non interessi le strade attraversanti i centri abitati, eventualmente prevedendo la realizzazione di varianti stradali;
- identificare eventuali **siepi e filari arborei da sopprimere temporaneamente** in fase di cantierizzazione che, a lavori terminati dovranno essere ricostruiti in funzione delle ubicazioni originarie; dovranno essere garantite l'irrigazione costante e la manutenzione delle "fasce tampone", soprattutto nelle fasi di attecchimento della vegetazione; le aree di cantiere dovranno essere ripristinate con rimboschimenti e ripiantumazioni, secondo uno specifico e complessivo "progetto del verde";
- valutare la **stima degli impatti** generati [rumore, vibrazioni, polveri, governo della acque, impatti sugli ecosistemi all'intorno] e le conseguenti **misure di mitigazione** previste, anche

con riferimento alle possibili sovrapposizioni degli effetti di altri cantieri eventualmente operativi in contemporanea;

- pianificare e progettare il **recupero delle aree di cantiere** e le necessarie misure di mitigazione degli impatti generati in relazione a specifiche esigenze territoriali; il progetto di recupero dovrà essere pertanto definito di concerto con le Amministrazioni locali interessate e, qualora il cantiere fosse localizzato in adiacenza a parchi, con i rispettivi Enti Gestori;
- per le opere infrastrutturali, di escavazione e di sbancamento, valutare la **stabilità dei tratti di scavo e** delle sponde dei rilevati, al fine di provvedere alle modalità di riporto dello stesso sedime viario e dell'armatura degli scavi per le fondazioni dei ponti;
- realizzare il **luogo di accumulo del materiale nel cantiere** in modo da contenere al minimo gli impatti sulle matrici ambientali, con specifico riferimento alla tutela delle acque superficiali e sotterranee ed alla dispersione delle polveri. Il piano di gestione dei materiali dovrà assicurare la rintracciabilità degli stessi, ovvero in fase di utilizzo dovrà essere possibile documentare distintamente i siti di produzione, la provenienza, quantità e certificazione analitica (se prevista) del materiale e la specifica destinazione nel sito di riutilizzo;
- al fine di poter collocare terre e rocce da scavo nelle aree di accumulo prima del riutilizzo effettivo sia nel luogo di produzione sia in altro luogo (riempimento di cave, ecc.) dovranno essere previste delle **aree "volano"** da realizzarsi nel cantiere stesso prima della formazione dell'intera massa idonea al riutilizzo. Tali depositi dovranno essere realizzati in conformità al **ddg** della Regione Lombardia n. 36 del 07.01.1998 (Direttive e linee guida in ordine al deposito temporaneo e allo stoccaggio di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi), relativa alle caratteristiche tecniche delle aree destinate a deposito temporaneo dei rifiuti. Le acque meteoriche dovranno essere opportunamente raccolte e convogliate ad un depuratore di cantiere nel caso in cui i materiali non siano interessati da coperture provvisorie. Il numero dei campionamenti per ciclo produttivo e provenienza dei cumuli di terreni scavati potrà far riferimento alla dgr n. 7/13410 del 30/06/2003, mentre l'analisi storica del sito, la natura geologica, la tipologia di scavo ed i relativi prodotti impiegati determineranno i parametri, anche ai fini dell'individuazione di anomalie geochimiche, e la tipologia degli inquinanti da ricercare. Per i cantieri in cui è prevista la gestione di grandi quantitativi di materiali, in base alle esigenze operative, potranno essere valutate proposte di campionamento alternative, che consentano la formazione di cumuli di maggiore volumetria. L'accertamento analitico potrà anche essere effettuato prima dell'escavazione del materiale tramite l'esecuzione di

un'indagine ambientale in situ secondo i criteri del dm 471/99.

- per quanto attiene alla necessità di **attingere ai corsi d'acqua superficiali** per i lavori di cantiere, dovranno essere esplicitati i sistemi di mitigazione che il Proponente intende attivare a tutela delle caratteristiche qualitative dei corpi d'acqua, indipendentemente dalle loro dimensioni;
- le aree di cantiere non dovranno essere collocate all'interno delle zone di rispetto di **punti di captazione** destinati al consumo umano;
- gli **scarichi delle acque** provenienti da lavorazioni interne (impianti di betonaggio, ecc.), dai lavaggi di automezzi e dai materiali inerti prodotti negli impianti di frantumazione e selezione (frantoi) dovranno avvenire nel rispetto della normativa vigente;
- al termine dei lavori, le aree occupate dovranno, se necessario, essere oggetto di **bonifica** al fine di garantire la tutela del suolo e sottosuolo e delle acque sotterranee;
- per quanto attiene alla necessità di **attingere ai corsi d'acqua superficiali** per i lavori di cantiere, dovranno essere esplicitati i sistemi di mitigazione che il Proponente intende attivare a tutela delle caratteristiche qualitative dei corpi d'acqua, indipendentemente dalle loro dimensioni;
- dovranno essere descritte le modalità di **raccolta e smaltimento di acque meteoriche** e di dilavamento, con indicazione esatta dei punti ove verranno installate vasche, condotti e manufatti di smaltimento, nonché del loro recapito finale;
- **sistema di drenaggio e vasche di laminazione delle acque di piattaforma**: le vasche dovranno essere puntualmente localizzate, esplicitando i sistemi di drenaggio e raccolta delle acque; nel dimensionamento idraulico delle zone di accumulo/trattamento e della rete di drenaggio dovrà essere considerata come portata di progetto la somma delle portate provenienti dalle acque meteoriche e dallo sversamento di oli e carburanti (gli attuali mezzi di trasporto di carburante hanno una portata max di 39.000 litri), supponendo quindi la contemporaneità dei due fenomeni. I manufatti di separazione delle acque di prima e seconda pioggia dovranno essere dotati di regolamentari pozzetti prelievo ed ispezione; i manufatti dovranno essere oggetto di interventi di manutenzione periodica, con relativo smaltimento dei residui rifiuti ai sensi della vigente legislazione in materia. All'uopo, si richiede che gli interventi di manutenzione e di controllo analitico dei reflui presenti nei succitati manufatti siano sistematicamente registrati. Le acque di prima pioggia devono prevedere la disoleazione, e comunque lo scarico dovrà rispettare per tutti i parametri i limiti previsti nel D.Lgs. 152/99. Dovrà essere infine garantita la laminazione delle portate immesse nei recettori, in modo da

renderle compatibili con gli stessi e da soddisfare comunque i requisiti (20 l/sec/ha) previsti dal vigente PRRA.

- dovrà essere garantita la **funzionalità della rete irrigua** e dei relativi manufatti prevedendo, se del caso, le necessarie opere provvisionali, che dovranno consentire il sufficiente adacquamento dei terreni durante la stagione irrigua (indicativamente 05 aprile-20 settembre e 10 novembre-28 febbraio) ed il regolare sgrondo delle acque meteoriche durante tutto l'anno;
- negli ambiti adiacenti ai torrenti ad elevato rischio alluvionale, dovrà porsi particolare attenzione nell'allestimento dei cantieri, nella gestione dei rifiuti e sostanze inquinanti e nel trattamento delle acque derivanti dalle lavorazioni e dal drenaggio dei piazzali. I sistemi di raccolta dovranno essere conformi alla vigente normativa e lo smaltimento dovrà avvenire in modo adeguato;
- dovrà essere stimata di massima **l'entità dei rifiuti prodotti**, identificando le aree adibite a deposito temporaneo (sia dei rifiuti che dei materiali di cantiere) e gli impianti di destinazione finale;
- relativamente agli **sversamenti accidentali di sostanze pericolose**, si evidenzia infine quanto segue:
  - nei tratti in trincea, eventuali sversamenti di sostanze liquide dovranno essere in ogni caso trattenuti dal sistema di raccolta delle acque di pioggia, da smaltire tramite pompe che dovranno essere fermate per impedire la dispersione dei liquidi inquinanti;
  - nei tratti in galleria, dovranno restare all'interno della struttura e potranno essere raccolte e smaltite con specifiche cautele;
  - nei tratti in rilevato, che rappresentano il 22% del totale, si prevede che eventuali sversamenti accidentali di liquidi siano raccolti dalle canalette di drenaggio e inviati a vasche con capacità di 40 mc, di cui 10 mc potranno essere utilizzati per lo stoccaggio dei reflui del trattamento delle acque di piattaforma e 30 mc mantenuti normalmente vuoti. L'attivazione del by-pass sarà controllata da un sistema di monitoraggio in continuo, di cui però non vengono descritte affidabilità e modalità di controllo dell'efficienza. Sono stati previsti 58 impianti per la raccolta di sversamenti accidentali.
- **Roggia Brembilla:** si ritiene che tale canale, attualmente a cielo aperto, non dovrà essere oggetto di sifonamenti, in quanto lo stesso svolge anche funzioni di colatore idraulico e, come tale, è soggetto a notevoli sovraccarichi di portate in caso di pioggia.
- dovrà essere presentato un **piano particolareggiato della cantierizzazione,** che individui le principali criticità e definisca le caratteristiche dei siti prescelti, le modalità operative di

approntamento delle aree, la tempistica, il recupero finale, la viabilità di accesso, il cronoprogramma dei lavori e la valutazione dei potenziali impatti temporanei sul territorio in termini di durata e criticità;

- valutazione degli impatti sulla **viabilità ordinaria** dovuti al sommarsi, al traffico attualmente presente sulla tratta in esame, del traffico pesante da cantiere; risoluzione delle criticità relative alle **interferenze con la viabilità locale** durante le fasi di cantiere;

Industrie a rischio di incidente rilevante

- dovrà essere operata l'individuazione e valutazione di dettaglio dei possibili impatti connessi con la presenza di aziende a rischio d'incidente rilevante lungo il tracciato. Tale preesistenza, in relazione al DM 9.5.01 attuativo dell'art. 14 del suddetto D.Lgs 334/99 ed alla recente circolare esplicativa approvata con DGR n.7/16320 del 6.2.04, richiede una valutazione della situazione di rischio attuale, definizione della compatibilità ambientale e territoriale delle aree interessate, e la conseguente individuazione di distanze di sicurezza.
- dovrà essere condotta un'analisi approfondita relativa al **Polo chimico di Filago**, che descriva gli scenari di incidente e le misure di prevenzione adottate per eliminare i rischi correlati (sia di incidenti che potrebbero avvenire all'interno delle industrie chimiche ed interessare i veicoli in transito nelle loro vicinanze, sia di incidenti stradali durante il trasporto di sostanze pericolose ed eventuale interazione con le attività chimiche circostanti) e consenta di valutare gli effetti sulla popolazione in transito, con particolare riguardo ai tratti in galleria;
- per quanto attiene alla **galleria artificiale Seminario-polo chimico Bayer**, la sua progettazione nella configurazione planimetrica prescritta nell'allegato "A", della **D.G.R.**, se da un lato raggiunge l'obiettivo dell'allontanamento dell'infrastruttura dalle aziende a rischio di incidente rilevante individuate sul territorio, dall'altro comporterà inevitabilmente l'avvicinamento alla frazione di Brembate – Bregnano: la progettazione definitiva dovrà pertanto prendere in dovuto esame ogni aspetto connesso ai possibili impatti generati dalla nuova localizzazione dell'opera e formulare valide proposte di mitigazione ambientale rispetto alle criticità emerse in sede di valutazione;
- specifiche valutazioni tecniche dovranno essere effettuate in merito alla vicinanza alle opere d'arte in oggetto, in Comune di Casnate con Bernate, di un'azienda a rischio di incidente rilevante.

Area ex Icmesa di Seveso

- In riferimento all'interferenza del nuovo tracciato con l'area contaminata ex ICMESA dovranno essere attentamente valutati, al fine di non compromettere gli obiettivi di bonifica, gli impatti e le potenziali interferenze indotte dalle movimentazioni di terra previste durante la cantierizzazione della tratta B2. In particolare, in località **"Bosco delle Querce"** laddove sono presenti due vasche contenenti materiale contaminato da TCDD, il Proponente dovrà farsi carico delle specifiche indagini geologiche finalizzate alla messa in atto degli interventi di bonifica e messa in sicurezza prima della realizzazione dell'opera in oggetto, ai sensi dell'art. 17 del D. Lgs. 22/97 e del D.M. 471/99 ed in accordo con i competenti Uffici della Giunta Regionale; detti interventi dovranno tenere conto dei vincoli presenti sull'area, allo scopo di escludere rischi per gli addetti durante l'esecuzione dei lavori, a norma della vigente normativa in materia di sicurezza.
- Laddove il tracciato del S.V.P. interferisce con la zona delimitata come "B" a seguito dell'incidente all'ICMESA, si prescrivono le seguenti azioni:
  - dovranno essere dettagliatamente analizzate le problematiche connesse con la movimentazione dei terreni più superficiali, in relazione alla loro possibile tossicità per la salute dei residenti e dei lavoratori, nonché rispetto al contesto;
  - i terreni contaminati interessati da escavazione dovranno essere gestiti e smaltiti secondo le norme di legge (d.lgs. 13 gennaio 2003, n. 36, di recepimento della direttiva 1999/31/CE e D.M. attuativo 13 marzo 2003) ed in particolare in conformità all'art. 2, comma 2, lettera d), che stabilisce un limite di 0,0001 mg/Kg per il conferimento in discarica di rifiuti inerti dei terreni contenenti diossine;
  - nell'ambito del quadro economico complessivo dovrà essere prevista l'analisi economica dei costi connessi alla gestione della presenza di diossina nei terreni interessati dal tracciato del S.V.P..

Agricoltura

- dovranno essere condotte specifiche analisi e valutazioni atte a definire in modo puntuale le sofferenze del comparto ed i possibili interventi di riqualificazione. Con riferimento alle aziende agricole intercettate le cui aree di proprietà risultino frazionate in modo tale da rendere le attività produttive non più economicamente convenienti, si verifichi la possibilità di

acquisizione dei lotti residui finalizzata alla realizzazione di interventi di mitigazione e/o compensazione ambientale;

- relativamente alle opere connesse e relativi svincoli, i nuovi tracciati dovranno tendere a minimizzare il consumo di superfici agro-forestali dovendosi, in analogia a quanto avviene per i tracciati principali, progettare tutte le compensazioni ambientali;
- nei tratti in galleria artificiale, dovrà essere garantito un franco di terreno fertile, soprastante le solette di copertura, di altezza adeguata alle necessità di nuove piantumazioni; dovranno essere previste adeguate piantumazioni anche all'interno degli svincoli e dei raccordi;
- dovranno essere effettuati adeguati approfondimenti in merito ai potenziali impatti dell'infrastruttura sul sistema irriguo, tenendo conto delle interdipendenze e delle sinergie tra reti ecologiche, reti idrauliche e proprietà/gestioni fondiarie e completando il censimento del Reticolo idrico superficiale;
- in linea generale, comunque, le opere in progetto non dovranno incidere sul corretto deflusso delle acque;
- dovrà essere definito un **Programma di interventi di rinaturazione**, finalizzato all'incremento della biodiversità prima della costruzione dell'opera ed al monitoraggio della fauna vertebrata.
- dovrà essere effettuato il censimento delle **aziende agricole interferite** sia dal tracciato che dalle opere connesse (consistenza, tipologie di colture, ecc.), valutando l'impatto che l'infrastruttura indurrà su di esse e individuando una fascia d'interesse, di profondità idonea rispetto all'asse infrastrutturale, in cui prevedere i necessari interventi di riorganizzazione fondiaria delle proprietà frammentate e di ricomposizione della maglia viaria minore e poderale, al fine di garantire la percorribilità da parte dei mezzi consortili e la salvaguardia dei percorsi ciclopedonabili eventualmente esistenti.

Tutela Per i Beni Archiettonici Paesaggistici e Archeologici

- **Provincia di Varese** –Ai fini della tutela ex articolo 146 lett.g D.Lgs. 490/99 dovrà essere perseguito un contenimento di un consumo di suolo comportante l'eliminazione, temporanea o permanente, di vegetazione, e la frammentazione di complessi boschivi compatti e, pertanto, si è

dell'avviso che dovrà essere individuata una diversa localizzazione dell'area di servizio e del nodo di svincolo sopra citati, e dovrà essere ripensata la scelta delle tipologie progettuali in trincea e in rilevato, che implicano a causa delle scarpate connesse un maggiore consumo di suolo; Infine viene rilevata l'assenza di quantificazione e localizzazione degli interventi di mitigazione e compensazione.

- **Provincia di Como** – Dovranno svilupparsi approfondimenti che tengano conto nell'area interessata di evidenti punti vulnerabili dovuti alla presenza di aree boscate di pregio e di sistemi, ancora leggibili, di spazi aperti con alternanza di aree coltivate. In particolare lo sviluppo dovrà riguardare:
  - l'attraversamento del torrente Lura; su tale area si affacciano i centri urbani di Rovellasca, Lomazzo e Bregnano, interessati dall'azione di attraversamento sia sotto l'aspetto paesistico, sia percettivo, sia territoriale.
  - la tipologia delle opere proposte la trincea e il rilevato

- **Provincia di Milano** – si dovranno prevedere delle alternative progettuali tali da evitare tutti i segnalati impatti negativi sugli elementi caratteristici del paesaggio attraversato dal tracciato autostradale proposto ed in particolare:
  - le pesanti interferenze con aree agricole, quali Ruginello e la cascina Cavallera (Vimercate), la cascina di San Nazzaro (Bellusco);
  - il rettilineo del tracciato indifferente al quadro geomorfologico circostante assimilabile ad alta pianura, sostanzialmente caratterizzata da ondulazioni moreniche
  - i notevoli innalzamenti sul piano campagna
  - la revisione di attraversamenti in aree di Parchi, in particolare in quello del Molgora";

- **Provincia di Bergamo** – si dovrà valutare che il **tratto previsto tra i comuni di Capriate S.Gervasio e Filago**, possa preferibilmente correre a ridosso dei vari insediamenti industriali presenti, piuttosto che dividere in due parti pregevoli zone agricole e boschive."
  Laddove per motivi di pubblico interesse fosse inderogabile la realizzazione del ponte sull'Adda, si dovrà verificare la possibilità di una modifica del tracciato con andamento perpendicolare all'asta fluviale, anziché obliquo, al fine di creare un minor impatto ambientale".

- Considerato l'elevato rischio archeologico del tracciato e delle opere connesse, si dovranno effettuare una serie di indagini preliminari:

1) indagini archivistiche, toponomastiche e cartografiche;
2) fotointerpretazione finalizzata alla ricerca e interpretazione di tracce archeologiche e paleoambientali;
3) ricognizioni di superficie condotte da personale specializzato e se necessario archeologiche stratigrafiche;
4) sorveglianza archeologica in corso d'opera per gli interventi di escavazione, effettuata da personale specializzato , sotto la direzione della Soprintendenza.

- Dovranno essere effettuate le seguenti indagini preliminari:
  - indagini archivistiche, toponomastiche e cartografiche;
  - fotointerpretazione finalizzata alla ricerca e interpretazione di tracce archeologiche e paleoambientali;
  - ricognizioni di superficie condotte da personale specializzato e se necessario archeologiche stratigrafiche.

  Inoltre fin da ora si precisa che sarà da prescrivere in ogni caso la sorveglianza archeologica nel corso di tutti i lavori di movimento terra, anche di minima entità, effettuata da personale specializzato, sotto la direzione dell'ufficio scrivente.

- Si prescrive che, compatibilmente con le condizioni geomorfologiche del terreno, siano effettuate preliminarmente prospezioni geofisiche, secondo le esigenze e le modalità da concordare con la Soprintendenza competente, onde procedere successivamente ad indagini archeologiche mirate.

- Si dovrà prevedere lo studio della fotointerpretazione che si ritiene importante al fine di una corretta valutazione. Si ribadisce la necessità della ricognizione, da eseguirsi in una fase preliminare, e del controllo dei lavori in corso d'opera che dovranno essere effettuati da ditta specializzata. Si chiede pertanto la rettifica e l'integrazione dei suddetti dati. Si ritiene tuttavia fondamentale acquisire gli altri dati richiesti, la cui analisi complessiva permetterà a questa Soprintendenza di fornire prescrizioni specifiche, dal momento che già da questo primo livello di studi preliminari emergono dei punti di interferenza del tracciato con aree archeologiche note (ad esempio tangenziale di Como interconnessione con Grandate; interferenze con i tracciati di viabilità antica a Biassono e Usmate Velate e nel tratto bergamasco relativamente ad interferenze con l'impianto di centuriazione antica) e indizi di aree a forte potenzialità di ritrovamenti.

- nelle successive fasi di progettazione dovrà essere garantita la massima qualità architettonica delle opere (viadotto, tipologia barriere, mitigazione etc), ed in particolare dei grandi ponti relativi alle aste fluviali, che possano dunque diventare anche occasione di valorizzazione del territorio come segni antropici di pregio.

- Al fine di limitare il più possibile la realizzazione delle piste di cantiere, si dovranno sfruttare al massimo i tracciati locali esistenti e, ultimate le attività di dismissione del cantiere, si dovrà garantire il ripristino dello stato dei luoghi mediante ricostruzione del profilo originario del sito e ripristino della vegetazione preesistente;
- come richiesto dalla Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio di Milano, in fase di progettazione definitiva dovranno essere esplicitate nel dettaglio tutte le opere di mitigazione e di ripristino ambientale, interventi che dovranno comunque essere coerenti con le qualità e le caratteristiche peculiari del contesto paesaggistico interessato . Dovrà essere garantita la massima qualità architettonica di tutte le opere, ed in particolare quella relativa ai grandi ponti di attraversamento delle aste fluviali, che dovranno essere oggetto di un'accurata progettazione architettonica e, per le barriere fonoassorbenti, andranno indicate, più nel dettaglio, le tipologie, i materiali e le coloriture, specificando i tratti dell'infrastruttura dove dovranno essere realizzate;
- Le soluzioni architettoniche scelte dovranno essere sottoposte alla verifica di inserimento paesaggistico da parte del Ministero, in fase di progetto definitivo prima di essere elaborate in fase esecutiva.
- Prima della stesura del progetto definitivo, in considerazione che già in questa fase preliminare emergono dei punti di interferenza del tracciato con aree archeologiche note(ad esempio tangenziale di Como interconnessione con Gradate; interferenze con i tracciati di viabilità antica a Biassono e Usmate Velate e nel tratto bergamasco relativamente ad interferenze con l'impianto di centuriazione antica) e indizi di aree a forte potenzialità di ritrovamenti, dovranno essere condotte previo accordo con la Soprintendenza archeologica territorialmente competente, tramite personale specializzato autorizzato dalla Soprintendenza medesima e con oneri a carico del Soggetto Attuatore dell'opera, le seguenti indagini:
  a) fotointerpretazione finalizzata alla ricerca e interpretazione di tracce archeologiche e paleoambientali
  b) ricognizioni di superficie condotte da personale specializzato e, se necessario,indagini archeologiche stratigrafiche

- l'ottemperanza a tutte le prescrizioni indicate, dovrà essere verificata dalle Soprintendenze di settore e dalla Direzione Generale per i beni architettonici e paesaggistici.

Altre prescrizioni

- Si dovrà verificare l'incongruenza della rappresentazione cartografica delle tavole TB/OC-2 e TB/CS-1 con riferimento all'intersezione tra la strada di collegamento tra Bregnano e Lazzate denominata del "Battù" e la nuova SP 31. Al riguardo si specifica che è corretta la rappresentazione della TB/OC-2 . Si chiede altresì di verificare la possibilità di allungare quanto più possibile la galleria.

- **Opera connessa TRMI 17 (Tangenziale di Arcore)**. Si dovrà verificare la coerenza degli azzonamenti del PRG di Vimercate.

- **In Comune di Bottanuco**. si dovrà effettuare la verifica delle interferenze con la previsione urbanistica del PRG relativa ad un piano di lottizzazione in zona industriale (PL 9) in fregio alla SP 170 e l'interferenza con una previsione di viabilità comunale a servizio della zona industriale.

PARTE II – RACCOMANDAZIONI

Si raccomanda:

- di contenere, compatibilmente con le verifiche idrauliche di deflusso. lo sviluppo e l'altezza delle opere d'arte di attraversamento dei corsi d'acqua entro dimensioni idonee atte a garantire, oltre al contenimento degli impatti, un'ottimale inserimento dei manufatti rispetto alle peculiarità ambientali degli ambiti attraversati;
- di avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni; ciò anche allo scopo di promuovere la costituzione di centri di ricerca e formazione, funzionali sia alla realizzazione dell'infrastruttura sia all'ampliamento delle conoscenze scientifiche, sia alla creazione di nuove professionalità nel settore;
- per il generale miglioramento dell'inserimento paesaggistico ambientale dell'infrastruttura:

- di prevedere che le opere di sostegno in ambito montano siano a parametro inclinato con coronamento continuo e rivestimento in pietra locale;
- di conformare gli imbocchi delle gallerie secondo le pendenze del versante attraversato e raccordarli con continuità alle opere di sostegno all'aperto;

- di acquisire da parte del realizzatore dell'infrastrutura, per le attività di cantiere anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile, la Certificazione Ambientale 14001 o la registrazione ai sensi del regolamento CEE 761/2001 (EMAS).
- di valutare la possibilità di prevedere tariffe agevolate per i residenti, che avrebbero, tra l'altro, l'effetto di massimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura;
- che, nella redazione del progetto definitivo siano previsti momenti di verifica con gli Enti Locali coordinati da Regione Lombardia.
- che i progetti definitivi della nuova autostrada e del nuovo collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate-Confine di Stato-Stabio siano sviluppati in modo coordinato dai due proponenti anche per verificare, congiuntamente, il possibile utilizzo delle aree intercluse per l'ampliamento del parcheggio e delle zone di interscambio.
- di valutare la possibile riqualifica della viabilità esistente sino alla SP 28 (in Provincia di Como) al fine di migliorare i collegamenti tra lo svincolo di Acquanegra e la viabilità esistente.
- di valutare la possibilità del posizionamento alternativo della barriera **di pedaggio della A9 di Grandate**, rispetto alla posizione così come prevista nel progetto preliminare, a sud dello svincolo di Fino Mornasco. Altresì dovrà essere valutata la possibilità e/o opportunità della soppressione del pedaggio nello stesso svincolo, allo scopo di comprendere anche il tratto Grandate-Fino Mornasco della A9 nel sistema tangenziale dell'area urbana di Como e comuni limitrofi. Si chiede, altresì, di valutare la possibilità di ridurre gli ingombri della Interconnessione con la A9.

Per quanto riguarda le scelte di progetto

- **impianti di illuminazione stradale:** dovranno essere realizzati ai sensi della l.r. 17/00, che persegue obiettivi di riduzione e contenimento dell'inquinamento luminoso;
- al fine di **contenere le emissioni di composti organici volatili** (COV) in atmosfera, per i parcheggi all'aperto nelle aree di servizio si dovrà prevedere l'utilizzo di coperture vegetative o strutture simili (pergole con vimine/giunco/bambù) o, preferibilmente, prevedere ogni 4 posti

auto la messa a dimora di una pianta d'alto fusto (tipo latifoglia), posta in modo tale che su ogni lato interessi 2 posti auto;

Per quanto riguarda la fase di cantiere

- **prima dell'inizio lavori** si dovrà provvedere, con la collaborazione dei Consorzi interessati, alla **stesura delle testimoniali** sullo stato di consistenza dei manufatti stradali (ponti, sottopassi ecc.), delle sponde e dei manufatti dei canali, interferiti ed interessati dal transito dei mezzi di cantiere, al fine di consentire il puntuale ripristino delle opere eventualmente danneggiate;
- in ordine alle **modalità di esecuzione dei lavori e possibili correlati impatti sulla qualità dell'aria,** si raccomanda sin d'ora quanto segue:
  - per **contenere la polverosità**, provvedere alla periodica bagnatura dell'area e delle piste di cantiere che andranno stabilizzate chimicamente;
  - prevedere una **postazione di lavaggio delle ruote** e dell'esterno dei mezzi, per evitare dispersioni di materiale polveroso lungo i percorsi stradali; limitare a 30km/h la velocità sulle piste di cantiere;
  - pianificare gli **orari di cantiere** escludendo tassativamente le ore notturne (22:00 – 06:00), i giorni festivi, nonchè le attività particolarmente rumorose o fonte di vibrazioni nei periodi 06:00-8:00 e 20:00–22:00
  - limitare, in adiacenze alle aree a Parco o presso aree individuate come "sensibili" dalla mappatura faunistica e compatibilmente con le esigenze legate alla realizzazione dell'opera, la fase di cantiere ai periodi luglio/settembre e dicembre/febbraio, limitando al minimo i lavori nel periodo marzo/giugno. Ciò al fine di ridurre il disturbo alla riproduzione della fauna selvatica;
  - prevedere, nei processi termici e chimici per le **opere di pavimentazione e impermeabilizzazione**: impiego di emulsioni bituminose, riduzione della temperatura di lavoro mediante scelta di leganti adatti, impiego di caldaie chiuse con regolatori della temperatura;
  - utilizzare mezzi di trasporto con capacità differenziata, al fine di ottimizzare i carichi sfruttandone al massimo la capacità. Per il materiale sfuso dovrà essere privilegiato l'impiego di mezzi di grande capacità, che consentano la riduzione del numero di veicoli in circolazione, dotati di appositi teli di copertura resistenti e impermeabili;
  - umidificare il materiale di pezzatura grossolana stoccato in cumuli e stoccare in sili i

materiali da cantiere allo stato solido polverulento;

- **movimentare il materiale** mediante trasporti pneumatici presidiati da opportuni filtri in grado di garantire valori d'emissione di 10 mg/Nmc e dotati di sistemi di controllo dell'efficienza (pressostati con dispositivo d'allarme); eventuali tramogge o nastri trasportatori di materiale sfuso o secco di ridotte dimensioni granulometriche dovranno essere opportunamente dotati di carter;
- proteggere con barriere il **materiale sciolto**, depositato in cumuli e caratterizzato da frequente movimentazione, umidificandolo in caso di vento superiore ai 5m/s; i lavori dovranno essere sospesi in condizioni climatiche sfavorevoli. I depositi di materiale sciolto con scarsa movimentazione dovranno essere protetti dal vento con misure come la copertura con stuoie/teli;
- utilizzare gruppi elettrogeni e gruppi di produzione di calore in grado di assicurare massime prestazioni energetiche e minime emissioni in atmosfera; ove possibile, impiegare apparecchi di lavoro a basse emissioni (con motore elettrico);
- alimentare le macchine con motore diesel possibilmente con carburanti a basso tenore di zolfo (<50ppm);
- adottare adeguate misure di **riduzione** (bagnatura, captazione,ecc) durante lavori ad alta produzione di polveri e lavorazioni meccaniche dei materiali (mole, smerigliatrici);
- assicurare la **schermatura dell'impianto di betonaggio,** finalizzata al contenimento delle emissioni diffuse di polveri. Le fasi della produzione di calcestruzzo e di carico delle autobetoniere dovranno essere svolte tramite dispositivi chiusi e gli effluenti provenienti da tali dispositivi dovranno essere captati e convogliati ad un sistema di abbattimento delle polveri con filtro a tessuto. I silos per lo stoccaggio dei materiali dovranno essere dotati di un sistema di abbattimento delle polveri con filtri a tessuto.
- ove possibile, porre i punti di emissione situati a breve distanza (< 50m) da **aperture di locali abitabili**, ad un'altezza maggiore di quella del filo superiore dell'apertura più alta;
- prevedere l'adozione di **sistemi di carico** del carburante in circuito chiuso dall'autocisterna al serbatoio di stoccaggio, utilizzando durante la fase di riempimento dei serbatoi degli automezzi sistemi d'erogazione dotati di tenuta sui serbatoi con contemporanea aspirazione ed abbattimento dei vapori con impianto a carboni attivi;
- nello **stoccaggio e movimentazione** degli inerti, seguire le seguenti indicazioni: umidificazione, applicazione di additivi di stabilizzazione del suolo; formazione di piazzali

con materiali inerti ed eventuale trattamento o pavimentazione delle zone maggiormente soggette a traffico; copertura dei nastri trasportatori ed abbattimento ad umido in corrispondenza dei punti di carico/scarico; sistemi spray in corrispondenza dei punti di carico/scarico e trasferimento;

- utilizzare, al fine di **contenere le polveri e gli inquinanti**, pannelli o schermi mobili e barriere antipolvere nel delimitare le aree dei cantieri;

- **a fine lavori:** onde garantire la tutela di suolo e sottosuolo, il Proponente dovrà assumere precisi impegni circa la verifica dell'**assenza di contaminazioni** nei terreni occupati dai cantieri e, se necessario, al termine dei lavori dovrà procedere a tempestiva bonifica, prima della sistemazione finale;
- qualora durante i lavori di cantiere dovessero essere distrutti piezometri inseriti nei piani di monitoraggio delle falde acquifere delle aree degradate (discariche, cave, ecc.), gli stessi dovranno essere segnalati all'ARPA territorialmente competente e ripristinati a spese della Società Pedemontana s.p.a.

Per quanto riguarda il consumo di suolo

- in via generale, le soluzioni tipologiche e progettuali adottate dovranno tendere a minimizzare il consumo di superficie forestale ed agricola e la frammentazione ecologica, dei corridoi verdi, delle proprietà e degli appezzamenti;
- la valutazione quantitativa degli interventi di mitigazione e compensazione territoriale ed ambientale dovrà portarsi a bilancio più che positivo rispetto alle perdite di suolo e di "ambiente naturale" derivanti dall'infrastruttura;

Per quanto riguarda le acque di piattaforma

- il **sistema di raccolta delle acque di piattaforma** dovrà essere adeguato al contesto forestale ed agroecosistemico attraversato. Potrebbe pertanto risultare opportuno rivedere il previsto sistema di raccolta e, ove possibile, verificare la realizzabilità di bacini di **fitodepurazione**. Tali sistemi infatti sono già ampiamente utilizzati, mostrando buone rese depurative, tanto che spesso le acque in uscita da tali sistemi depurativi vengono riutilizzate a scopi irrigui; inoltre, i bacini di fitodepurazione costituiscono opportunità per la creazione di neoecosistemi polivalenti, che offrono habitat per numerose specie acquatiche;

- i manufatti di separazione delle **acque di prima e seconda pioggia** dovranno essere dotati di regolamentari pozzetti prelievo ed ispezione e dovrà esserne prevista la manutenzione periodica, con relativo smaltimento dei residui rifiuti ai sensi della vigente legislazione in materia. Tali interventi di manutenzione e di controllo analitico dei reflui presenti nei succitati manufatti dovranno essere sistematicamente registrati;
- si dovrà prevede la la **disoleazione** delle acque di prima pioggia; in ogni caso, lo scarico dovrà rispettare per tutti i parametri i limiti previsti nel D.Lgs. 152/99;
- dovrà essere garantita la **laminazione delle portate** immesse nei recettori, in modo da renderle compatibili con gli stessi e da soddisfare comunque i requisiti (20 l/sec/ha) previsti dal vigente PRRA.

Per quanto riguarda la tutela delle acque superficiali e sotterranee

- la progettazione definitiva dovrà garantire, nelle **aree ad elevata vulnerabilità**, la tutela delle acque superficiali e sotterranee da eventuali inquinamenti, dovendosi pertanto adottare in queste zone tutte le precauzioni del caso;
- **attraversamenti delle aree di pertinenza fluviale soggette a specifica tutela**: dovranno essere rispettate le normative relative alle fasce a), b) e c) di pertinenza fluviale del "Progetto di piano stralcio per l'assetto idrogeologico" - Legge 18 maggio 1989, n.183, art.17, comma 6-ter - e, in alcuni casi, le aree perimetrate del "Piano Straordinario per le aree a rischio idrogeologico molto elevato (PS 267)" – Legge 3 agosto 1998, n. 267 e successive modifiche ed integrazioni, art. 1, comma 1-bis - predisposte dall'Autorità di Bacino del fiume Po relativamente ai diversi corsi d'acqua ed alla zona di spagliamento dei torrenti Arno, Rile e Tenore;
- per tutti i corsi d'acqua della Provincia di Milano, si suggerisce di evitare l'inserimento di gabbioni metallici o graffature, in quanto l'elevata aggressività delle acque potrebbe pregiudicarne l'efficacia. In luogo di tali sistemi potranno essere posate idonee **difese in pietrame**;
- l'attuazione di eventuali interventi nelle **zone di rispetto dei pozzi ad uso idropotabile** dovrà essere conforme alle disposizioni contenute nel documento "Direttive per la disciplina delle attività all'interno delle zone di rispetto", approvato con d.g.r. 10 aprile 2003, n. 7/12693. Si rammenta in proposito che all'interno delle zone di rispetto dei pozzi o sorgenti ad uso idropotabile l'eventuale realizzazione di **condotti fognari** dovrà essere eseguita a tenuta "bidirezionale" ed avere le caratteristiche di cui alla d.g.r. sopra richiamata.

Per quanto riguarda le barriere antirumore

- si raccomanda, per quanto possibile e compatibilmente con le valutazioni e prescrizioni esposte in merito alla componente "rumore", di evitare la realizzazione di pannelli fonoassorbenti trasparenti; in sostituzione, si consiglia l'uso di **muri vegetati o di pannelli in legno.** Ove risulti necessario adottare pannelli o finestre trasparenti si prescrive, per evitare la mortalità da impatto dell'avifauna, l'apposizione di sagome di tipo "falco", con densità utile allo scopo.

Per quanto riguarda gli interventi di manutenzione delle opere di mitigazione

- arboree, arbustive e erbacee, di nuovo impianto. A questo scopo, il proponente dovrà effettuare apposita verifica, nei tre anni successivi alla semina, con obbligo di sostituzione nel caso di fallanza, e stipulare una convenzione permanente, con gli Enti Locali interessati o con gli agricoltori, onde assicurare nel tempo la manutenzione e la vita delle essenze poste a dimora.
- dovranno essere esplicitamente definite le modalità di manutenzione delle opere di mitigazione acustica ed atmosferica. La sostituzione delle parti usurate o danneggiate dovrà comunque avvenire con materiale di prestazioni non inferiori a quelle usurate;
- dovrà essere predisposto un programma di manutenzione degli eventuali nuovi manufatti idraulico-irrigui identificando, se possibile, i soggetti responsabili sia degli interventi di manutenzione che del monitoraggio della funzionalità della rete ecologicadovrà essere assicurata la manutenzione delle aree rivegetate e la vitalità di tutte le essenze

Allegato (1a)

prescrizioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di cui alla pag. 30 dell'Allegato 1, "*relativamente agli attraversamenti di zone ad alta densità abitativa,......*"

- relativamente agli attraversamenti di zone ad alta densità abitativa, dovranno essere individuati e cartografati puntualmente tutti i recettori sensibili presenti in un ambito territoriale significativo, rispetto ai quali dovranno essere effettuate le seguenti indagini:
    - analisi degli impatti acustici, in termini di incremento delle emissioni dovute al traffico indotto e conseguente variazione dei livelli di rumore in corrispondenza dei recettori, con riferimento ai criteri previsti dall'articolo 5 della legge regionale 13/01 e dettagliati nella citata d.g.r. n.VII/8313 del 08.03.2002. In particolare, il Proponente dovrà:
        - individuare e censire i recettori presenti in una fascia di almeno 250 metri per lato dall'infrastruttura;
        - precisare distanza ed altezza relativa dei recettori rispetto all'infrastruttura stradale, destinazione d'uso, altezza e numero dei piani degli edifici recettori;
        - stimare puntualmente i livelli di rumore ante operam e post operam in corrispondenza di ciascuno dei recettori; nella stima dei livelli di rumore si dovrà tener conto dell'altezza degli edifici e dei vari piani, quindi dovranno essere considerati come punti recettori i piani degli edifici; gli output delle modellizzazioni dovranno essere prodotti, oltre che in forma di mappe di rumore, anche come valori puntuali in corrispondenza dei recettori;
        - dovranno essere dimensionate le mitigazioni necessarie per conseguire gli obiettivi di mitigazione di cui sopra; l'efficacia delle mitigazioni andrà studiata in via previsionale con modellizzazioni acustiche (post operam con mitigazioni) che forniscano output puntuali in corrispondenza dei recettori.

Si dovrà valutare l'impatto, in termini di incremento delle emissioni acustiche dovute al traffico indotto e di conseguente variazione dei livelli di rumore in corrispondenza dei recettori, relativo al tratto della tangenziale di Varese a cielo aperto esistente ed in esercizio, cui si collega il tracciato in progetto in corrispondenza dello svincolo di Vedano. Per la redazione delle integrazioni prescritte si dovrà fare riferimento ai criteri previsti dall'articolo 5 della legge regionale 13/01 e dettagliati nella citata d.g.r. n.VII/8313 del 08.03.2002.

In particolare , il Proponente dovrà:

- precisare distanza ed altezza relativa dei recettori rispetto all'infrastruttura stradale, destinazione d'uso, altezza e numero dei piani degli edifici recettori
- stimare puntualmente i livelli di rumore ante operam e post operam in corrispondenza di ciascuno dei recettori; nella stima dei livelli di rumore si dovrà tener conto dell'altezza degli edifici e dei vari piani, quindi dovranno essere considerati come punti recettori i piani degli edifici; gli output delle modellizzazioni, oltre che in forma di mappe di rumore,

dovranno essere prodotti anche come valori puntuali in corrispondenza dei recettori;

- dimensionare le mitigazioni necessarie per conseguire gli obiettivi di mitigazione di cui sopra; l'efficacia delle mitigazioni andrà studiata in via previsionale con modellizzazioni acustiche (post operam con mitigazioni) che diano output puntuali in corrispondenza dei recettori.

Relativamente ai tratti in progetto già oggetto di studio, si ritiene che debbano essere condotti i seguenti approfondimenti:

- dovranno essere individuati i recettori presenti in una fascia di indagine di almeno 250 metri per lato, da estendersi a 500 metri per lato in caso di presenza di recettori particolarmente sensibili;
- i recettori andranno caratterizzati per destinazione d'uso, altezza/numero di piani, distanza ed altezza relativa rispetto all'infrastruttura;
- dovranno essere puntualmente stimati i livelli di rumore ante operam e quelli post operam in corrispondenza di ciascuno dei recettori; nella stima dei livelli di rumore si dovrà tener conto dell'altezza degli edifici e dei vari piani, quindi dovranno essere considerati come punti recettori i piani degli edifici; gli output delle modellizzazioni, oltre che in forma di mappe di rumore, dovranno essere prodotti anche come valori puntuali in corrispondenza dei recettori;
- dovranno essere dimensionate le mitigazioni necessarie per conseguire gli obiettivi di mitigazione di cui sopra detto; l'efficacia delle mitigazioni andrà studiata in via previsionale con modellizzazioni acustiche (post operam con mitigazioni) che diano output puntuali in corrispondenza dei recettori.
- dovrà essere approfondita l'analisi delle vibrazioni generate dal traffico stradale atteso sulla futura opera, mediante esame e valutazione puntuale in corrispondenza dei punti di criticità; tale analisi andrà condotta prendendo come riferimento la generazione e propagazione delle vibrazioni in relazione alla conformazione geologica del sottosuolo, alle caratteristiche degli edifici, alla velocità di transito ed al tipo di pavimentazione utilizzato nella realizzazione dell'opera.
- dovrà essere effettuato lo studio d'impatto acustico delle due opere connesse, indicate nello s.i.a. come TRCO11, variante SP 31-SP133, e TRCO6, nodo di Cermenate-Lentate;
- dovranno essere stimati puntualmente i livelli di rumore ante-operam e post-operam in corrispondenza di ciascuno dei recettori; nella stima dei livelli di rumore si dovrà tener conto dell'altezza degli edifici e dei vari piani, quindi dovranno essere considerati come punti recettori i piani degli edifici; gli output delle modellizzazioni, utili in particolare per la verifica di efficacia delle barriere, dovranno essere prodotti, oltre che in forma di mappe di rumore, anche come valori puntuali in corrispondenza dei recettori;
- dovranno essere dimensionate le mitigazioni necessarie per conseguire il rispetto dei limiti previsti dalle tabelle allegate al dpr 142/04 all'interno delle fasce di pertinenza e quelli della zonizzazione acustica al di fuori di tali fasce.

06A10192

DELIBERAZIONE 29 marzo 2006.

Primo programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001), collegamento ferroviario AV/AC Verona - Padova. (Deliberazione n. 94/2006).

IL CIPE

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevede che gli interventi medesimi siano ricompresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

Visti, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato - da ultimo - dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, che apporta modifiche ed integrazioni al citato decreto legislativo n. 190/2002;

Visto l'art. 1, comma 84, della legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006) che, per la prosecuzione degli interventi relativi al «sistema alta velocità/alta capacità», concede a Ferrovie dello Stato S.p.a. o a società del gruppo contributi quindicennali pari a complessivi 185 milioni di euro e che autorizza altresì un contributo annuale di 15 milioni di euro per quindici anni a decorrere dall'anno 2006 per il finanziamento delle attività preliminari ai lavori di costruzione, nonché delle attività e lavori da avviare in via anticipata, ricompresi nei progetti preliminari approvati da questo Comitato delle linee alta velocità/alta capacità (AV/AC) Milano-Genova e Milano-Verona incluso il nodo di Verona;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che include, nel Corridoio plurimodale padano, tra i sistemi ferroviari, l'»asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste)» per il quale indica un costo di 7.901,791 Meuro;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1 Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003 di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i., con il quale - in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 - è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del

programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

Visto il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2004-2007, che, in ordine al 1º Programma delle infrastrutture strategiche, riporta in apposito allegato l'elenco delle opere potenzialmente attivabili nel periodo considerato, tra le quali è incluso l'»AV/AC Verona-Padova»;

Vista la nota 21 marzo 2006, n. 218, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria del «collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova», integrata con la documentazione consegnata in seduta, ed ha proposto l'approvazione del progetto preliminare limitatamente alle tratte di 1ˆ fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova;

Considerato che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

Considerato che il progetto in esame è parte della tratta Torino-Venezia, inclusa nell'«asse ferroviario Lione-Trieste-Divaca/Koper-Divaga-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina», di cui alla decisione n. 1692/96/CE, come modificata dalla decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 e che in particolare detto asse è incluso tra i «progetti prioritari per i quali l'inizio dei lavori è previsto entro il 2010»;

Considerato che questo Comitato, con delibera 5 dicembre 2003, n. 120, ha approvato il progetto preliminare della «linea AV/AC Milano-Verona» del pari incluso nella citata infrastruttura strategica »asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste)»;

Considerato che la citata infrastruttura» asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste)», include, oltre a quelli già esaminati da questo Comitato, anche i progetti ferroviari relativi al «nodo di Verona» e alla tratta «AV/AC Venezia-Trieste»;

Considerato che il progetto all'esame fa parte della rete ad alta velocità/alta capacità italiana ed è allo scopo incluso nel cosiddetto «resto del sistema AV/AC», comprendente il collegamento Milano-Genova e l'asse orizzontale Milano-Verona-Padova» e inserito, unitamente all'»asse AV/AC Torino-Milano-Napoli» nel PPI - edizione aprile 2004, sul quale questo Comitato si è espresso favorevolmente con delibera 20 dicembre 2004, n. 91;

Considerato che la «tratta veneta dell'asse AV/AC Milano-Venezia-Trieste (Corridoio TEN 5)» è compresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003, nell'ambito delle «infrastrutture di preminente interesse nazionale»;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

Prende atto:

1. delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che, come richiamato in premessa, la realizzazione della nuova tratta AV/AC Verona-Vicenza-Padova è compresa nella pianificazione delle grandi infrastrutture sia a livello nazionale che a livello europeo e costituisce parte della trasversale est - ovest Torino-Milano-Venezia a sua volta inserita nel Corridoio europeo n. 5 Lione-Kiev;

che lo scenario futuro di esercizio della nuova linea è quello al 2014 e prevede la seguente dotazione infrastrutturale:

quadruplicamento completo AV/AC della direttrice Milano-Roma-Napoli;

quadruplicamento completo della direttrice Torino-Milano-Verona e della tratta Padova-Mestre;

realizzazione del Terzo Valico sulla direttrice Milano-Genova e quadruplicamento del tratto Tortona-Voghera;

interventi diffusi di potenziamento/velocizzazione con ripristini e raddoppi sulla rete ferroviaria del nord-est;

che la tratta attuale Verona-Padova si estende dal chilometro 147+480, stazione di Verona, al chilometro 229+408, stazione di Padova, della linea storica Milano-Venezia;

che il progetto ha per obiettivo il quadruplicamento della suddetta tratta, di cui è prevista la «rilocazione», in alcuni casi di stretto affiancamento tra le due linee;

che le stazioni/fermate interessate dalla nuova linea sono Verona Porta Vescovo, San Bonifacio, fermata di Lonigo, Montebello Vicentino, Vicenza, Lerino, Grisignano di Zocco, Mestrino, Rubano, Padova;

che il modello di esercizio della 1ˆ fase sulle tratte della nuova linea, con l'eccezione quindi del tratto Vicenza-Grisignano di Zocco, prevede il passaggio di treni passeggeri di lunga percorrenza, di treni merci destinati all'area di Padova/Venezia o all'area di Tre-

viso, mentre sulla linea storica è previsto il trasporto locale, il servizio passeggeri da e per Treviso ed il trasporto merci destinato all'area di Vicenza;

che, invece, il modello di esercizio dell'intervento completo (1ª fase e 2ª fase) prevede l'utilizzo della linea alta capacità (AC) completa per i treni di lunga percorrenza che non effettuano servizio viaggiatori a Vicenza e proseguono verso Padova, nonché per i treni merci diretti nell'area di Padova/Venezia;

che, pertanto, i treni di lunga percorrenza che effettuano servizio a Vicenza e quelli diretti a Treviso utilizzano la linea AC ad eccezione che nel tratto di interconnessione di Vicenza mentre i treni merci non destinati nell'area di Padova/Venezia possono essere instradati verso Treviso dalla interconnessione ovest di Vicenza, fermo restando che il trasporto locale è previsto sulla linea lenta;

che il progetto preliminare dell'opera è stato trasmesso in data 9 giugno 2003 dal soggetto aggiudicatore, R.F.I. S.p.a. (RFI), al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con comunicazione che il medesimo era già stato trasmesso alla Regione Veneto ed alle altre Amministrazioni interessate;

che la Regione Veneto, con delibera 5 dicembre 2003, n. 3735, ha formulato osservazioni al progetto avanzando richieste di studi di variante e studi di fattibilità, con riferimento al tracciato della linea ferroviaria nelle tre province interessate di Verona, Vicenza e Padova;

che RFI con nota 23 giugno 2004 ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i dossier relativi alle varianti progettuali ed agli studi tecnico-economici richiesti dalla Regione Veneto;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con nota 29 settembre 2004, n. 544, ha comunicato a RFI le proprie valutazioni sui suddetti dossier con riferimento alle soluzioni di minore impatto economico, invitando la Società a provvedere allo sviluppo degli elaborati necessari alla esatta individuazione delle varianti;

che la Regione Veneto, con nota 8 ottobre 2004, ha reiterato le richieste di cui alla delibera 5 dicembre 2003, n. 3735, invitando in particolare il soggetto aggiudicatore ad una riprogettazione rispettosa delle esigenze manifestate dalle comunità locali;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con nota 8 settembre 2005, ha comunicato a RFI ulteriori direttive di carattere tecnico relative alle decisioni emerse nel corso degli incontri tra le parti succedutisi nei mesi precedenti;

che la Regione Veneto, con nota 27 ottobre 2005, preso atto dell'esigenza di contenimento del costo, nel confermare le richieste di cui alla richiamata delibera, ha formulato la proposta di articolare la realizzazione dell'opera in due distinte fasi;

che RFI, sulla base delle indicazioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e della Regione Veneto sopra riportate e di quanto concordato in ulteriori successive riunioni, ha provveduto a redigere uno specifico studio integrativo che recepisce le richieste avanzate;

che lo studio integrativo elaborato da RFI concerne:

ulteriori mitigazioni da realizzare nel comune di Verona;

la nuova interconnessione di Vicenza tra Montebello e l'ingresso agli impianti di stazione nella zona di Ponte Alto, con ristrutturazione del dispositivo dei binari e dei relativi impianti di sicurezza e la costruzione di un parcheggio nella zona dell'attuale scalo merci;

il prolungamento della galleria a San Martino Buon Albergo;

l'attrezzaggio delle stazioni/fermate del tratto Vicenza-Padova agli standard del «Servizio ferroviario metropolitano regionale» (SFMR);

adeguamenti degli impianti sulla linea storica nei tratti di affiancamento tra le due linee;

che nelle suddette riunioni era stato altresì concordato di articolare il progetto in una 1ª fase, funzionalmente indipendente, costituita dalla realizzazione del tracciato della nuova linea AV/AC tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova; mentre il completamento dell'opera veniva rinviato all'approfondimento di due alternative di tracciato per la tratta centrale, consistenti - rispettivamente - nell'adozione del tracciato originario del progetto preliminare tra Montebello e Grisignano di Zocco o nella realizzazione di un tratto di linea in galleria tra la zona di Ponte Alto, presso la stazione di Vicenza, e la zona di Lerino, a est di Vicenza, con prosecuzione in affiancamento alla linea storica fino a Grisignano di Zocco;

che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 21 dicembre 2005 ha trasmesso il parere favorevole, con prescrizioni, della Commissione speciale VIA sul progetto originario del 2003;

che è stato acquisito in incontri tecnici il parere del Ministero per i beni e le attività culturali, che si è pronunziato con prescrizioni, e che si è riservato di formalizzare proprio parere;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto, esponendo le motivazioni in caso di mancato recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;

che, per quanto concerne la 2^ fase funzionale dell'opera, nel corso di incontri tecnici tenuti presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la Regione nei mesi di dicembre 2005 e gennaio 2006 sono stati definiti gli interventi relativi, che si sostanziano nella realizzazione di un nuovo tracciato che sottoattraversa, in galleria, la stazione di Vicenza fino a Settecà, in prossimità dell'attuale fermata di Lerino, e prosegue in affiancamento alla ferrovia esistente per Lerino e Grisignano di Zocco;

che, per quanto concerne la suddetta 2^ fase, è stato peraltro solo indicato il corridoio nell'ambito del quale si colloca il tracciato della nuova linea AV/AC, senza procedere alla formale localizzazione urbanistica ed alla valutazione della compatibilità ambientale;

sotto l'aspetto attuativo

che il soggetto aggiudicatore viene individuato nella Rete ferroviaria italiana S.p.a.;

che l'opera verrà realizzata mediante affidamento a Contraente generale;

che l'intero periodo di progettazione, approvazione e costruzione della 1^ e 2^ fase dell'intervento è pari a circa 11,5 anni mentre la durata del solo periodo di realizzazione è stimato essere pari a circa 5,5 anni;

che la data di inizio dei lavori prevista è il 2009 e quella di attivazione del modello completo (1^ e 2^ fase) è il 2014;

sotto l'aspetto finanziario

che il costo del progetto, comprensivo delle prescrizioni sviluppate nello studio integrativo redatto da RFI, in relazione all'articolazione in fasi, risulta dal seguente prospetto, nel quale il costo stesso viene posto a confronto con il costo del progetto originario del 2003:

(importi in milioni di euro)

Voce di costo	Preliminare 2003	Solo 1^ fase	1^ e 2^ fase
Valutazione tecnica	2.352	2.088	3.073
Variante San Michele		9	9
Variante San Martino		19	19
Variante attrezzaggio stazioni e fermate standard SFMR		6	6
PRG stazione di Vicenza e parcheggio area scalo		250	250
Totale valutazione tecnica	2.352	2.372	3.357
Servizi di ingegneria ed alta sorveglianza	136	102	128
Contributi ad enti terzi	67	200	200
Oneri committente		78	78
Adeguamento monetario alla stipula atto integrativo con G. C.	75	261	347
Adeguamento monetario durante esecuzione lavori		164	217
Adeguamento monetario all'affidamento della sola stazione di Vicenza e parcheggio area scalo		28	28
Lodo arbitrale		72	72
Costo erariale su espropri		30	30
Oneri pregressi		26	26
Totale altri costi	278	961	1.126
Totale complessivo	2.630	3.333	4.483

che, come precisato nella scheda economico-finanziaria ex delibera n. 63/2003, risultano disponibili, a valere sulle risorse di cui al Contratto di programma 1994-2000, 156,3 milioni di euro;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone di autorizzare RFI a stipulare apposito accordo di programma con il Comune di Vicenza affinché, nell'ambito delle future dotazioni finanziarie, possa essere corrisposto un contributo entro il limite di spesa di 115 milioni di euro per le opere necessarie ad integrare la viabilità comunale con la prevista stazione di Vicenza;

che l'analisi costi-benefici presenta un valore attuale netto economico negativo pari a -504 milioni di euro, mentre l'analisi di redditività del progetto evidenzia un tasso di rendimento interno economico quantificato nel 3,80 per cento;

che il valore attuale netto economico e il tasso di rendimento interno economico del progetto nel caso di sola realizzazione della 1ª fase sono rispettivamente pari a 293 milioni di euro e 5,80 per cento;

2. delle risultanze della seduta ed in particolare della circostanza che il rappresentante del Ministero per i beni e le attività culturali, presente alla seduta stessa, conferma il parere favorevole, con prescrizioni, della propria Amministrazione sull'opera, con eccezione della tratta compresa tra il chilometro 36 e il chilometro 60;

Delibera:

1. *Approvazione progetto preliminare*

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato dal decreto legislativo n. 189/2005, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato - da ultimo - dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare del «collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova», limitatamente alle tratte di 1^ fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova.

È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera limitatamente alle tratte di cui sopra.

1.2 Ai sensi del citato art. 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 3.333 milioni di euro, di cui alla precedente «presa d'atto», costituisce il limite di spesa dell'intervento di 1^ fase.

1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, a cui è condizionata l'approvazione del progetto, sono riportate nella parte I dell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella parte II del citato allegato: il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà, al riguardo, puntuale motiva-

zione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.4 L'approvazione di cui al punto precedente è effettuata nel presupposto che il parere formale del Ministero per i beni e le attività culturali non sia condizionato all'osservanza di prescrizioni ulteriori rispetto a quelle esposte negli incontri tecnici e prese in considerazione nella relazione istruttoria e nei relativi allegati. Nell'ipotesi contraria il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà formulare le proprie valutazioni in merito e proporre prescrizioni e raccomandazioni ad integrazione e/o modificazione delle prescrizioni di cui all'allegato 1: in tal caso il progetto medesimo dovrà essere ripresentato a questo Comitato per l'approvazione.

1.5 Per la rimanente tratta, per la quale, come esposto nella «presa d'atto», è solo individuato il corridoio nell'ambito del quale si colloca il tracciato della nuova linea AV/AC, si rinvia - per la valutazione della formale localizzazione urbanistica e la compatibilità ambientale - al relativo progetto definitivo che dovrà essere presentato, ai sensi dell'art. 4-*bis*, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002, come integrato dal decreto legislativo n. 189/2005, contestualmente alla presentazione del progetto definitivo delle tratte oggetto dell'odierna approvazione.

2. *Copertura finanziaria*

La individuazione della copertura finanziaria sarà effettuata in sede di esame del progetto definitivo anche in relazione alle risultanze del piano economico-finanziario previsto dall'art. 4, comma 134 e seguenti, della legge 24 dicembre 2003, n. 350.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in occasione della sottoposizione di detto progetto a questo Comitato, provvederà ad aggiornare la scheda ex delibera n. 63/2003, indicando le fonti di copertura dell'opera e riportando la prevista distribuzione annuale dei costi, fermo restando che la quota da porre a carico delle risorse destinate all'attuazione del 1° programma delle infrastrutture strategiche per l'intero complesso di interventi riconducibili alla voce «asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione Kiev (Torino-Trieste)» non potrà superare - salva compensazione - quella indicata nella delibera n. 121/2001.

3. *Assegnazione CUP*

L'approvazione del progetto preliminare di cui al punto 1 è subordinata all'assegnazione del CUP (codice unico di progetto), che il soggetto aggiudicatore è tenuto a richiedere entro 30 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera nella *Gazzetta Ufficiale*: esso, ai sensi della delibera n. 24/2004 citata nelle premesse, va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera di cui alla presente delibera.

4. *Disposizioni finali*

4.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente delibera.

4.2 La Commissione VIA procederà - ai sensi dell'art. 20, comma 4, del decreto legislativo n. 190/2002 - a verificare l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e ad effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di detto provvedimento.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che debbono essere recepite in tale fase;

Il soggetto aggiudicatore procederà alla verifica delle prescrizioni che debbono essere attuate nelle fasi successive, fornendo assicurazione al riguardo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e curando, tra l'altro, che le prescrizioni da assolvere nella fase di cantierizzazione siano inserite nel capitolato speciale di appalto e poste a carico dell'esecutore dei lavori.

4.3 Il suddetto Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

4.4 Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo - tra l'altro - lo svolgimento di accertamenti anche nei confronti degli eventuali subcontraenti e subaffidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, e forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori.

Roma, 29 marzo 2006

Il Presidente
BERLUSCONI

Il segretario del CIPE
BALDASSARRI

Registrato alla Corte dei conti il 7 novembre 2006
Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, Registro n. 6 - Economia e finanze, foglio n. 130

ALLEGATO
Delibera n. 94/2006

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PARTE 1^ - PRESCRIZIONI

PARTE 2^ - RACCOMANDAZIONI

PARTE 1^ - PRESCRIZIONI

In generale l'intervento dovrà essere realizzato in due fasi funzionali di cui la prima consistente nella realizzazione del tracciato della nuova linea AV/AC tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova, come previsto nel progetto preliminare approvato con la presente deliberazione.

La prima fase funzionale consiste, inoltre:

- nella realizzazione della tratta AV/AC tra Montebello Vicentino e Vicenza sostitutiva della così detta interconnessione di Vicenza ovest prevista nel progetto preliminare presentato dal soggetto aggiudicatore. Il tracciato di detta tratta AV/AC dovrà correre, per una prima porzione, in affiancamento all'autostrada A4 Milano-Venezia e, successivamente, dovrà affiancarsi all'attuale linea ferroviaria Verona-Padova ottenendo un quadruplicamento della stessa fino all'esistente impianto della stazione di Vicenza;

- nella realizzazione nel Comune di Verona (zona di S. Michele extra) di ulteriori mitigazioni ambientale in coerenza con gli approfondimenti condotti nel corso della fase di approvazione del progetto preliminare. Detti interventi dovranno essere realizzati contemporaneamente alla costruzione della tratta di linea AC/AV compresa tra Verona e Montebello;

- nella realizzazione del prolungamento della galleria artificiale di San Martino Buon Albergo, al fine di eliminare le interferenze con le sovrastanti infrastrutture autostradali;

- nell'adeguamento a standard SFMR delle stazioni sulla linea storica ricadenti nella Provincia di Padova;

- nell'adeguamento degli impianti sulla linea storica in coerenza con lo studio condotto dal soggetto aggiudicatore nel corso dell'iter approvativo del progetto preliminare.

La seconda fase funzionale sarà costituita dalla realizzazione di un nuovo tracciato che sottoattraverserà, in galleria, la stazione di Vicenza fino a Settecà, in prossimità dell'attuale fermata di Lerino, e quindi proseguirà in affiancamento alla ferrovia esistente tra Lerino e Grisignano di Zocco.
Poiché lo schema d'intervento finale, costituito dalle 2 fasi suindicate, comporta l'adozione di un andamento plano-altimetrico del tracciato parzialmente difforme rispetto a quello originario, il soggetto aggiudicatore, in esito alle previsioni dell'art. 4 bis, comma 5 del D.Lgs. n. 190/2002 e s.m.i., dovrà sottoporre agli ulteriori procedimenti di approvazione e finanziamento da parte del CIPE i progetti definitivi della prima fase previa integrazione della progettazione preliminare della tratta AV/AC tra Montebello Vicentino e Vicenza.
Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti propone di autorizzare, fin d'ora, RFI a stipulare apposito accordo di programma con il comune di Vicenza affinché, nell'ambito

delle future dotazioni finanziarie, possa essere corrisposto un contributo entro il limite di spesa di 115 milioni di euro per le opere necessarie ad integrare la viabilità comunale con la prevista nuova stazione di Vicenza.

In particolare il soggetto aggiudicatore dovrà:

- contenere lo sviluppo di tutti gli interventi di carattere generale e locale indicati nello Studio di Impatto Ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni della Commissione;
- anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura;
- verificare la coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale per i diversi ambiti fluviali;
- prevedere la realizzazione delle strutture fisse di servizio ai cantieri in ambiti esterni ai centri abitati rendendoli compatibili con l'esigenza di rispettare l'ambiente circostante mediante il controllo e l'abbattimento di polveri e rumori;
- specificare la quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, delle acque di lavaggio piazzali, delle acque di prima pioggia per ciascuna delle aree di cantiere;
- prevedere un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dai cantieri di scavo delle gallerie ed il loro coinvolgimento in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, per il loro corretto trattamento, al fine di non inquinare le eventuali venute d'acqua di falda, prima della restituzione;
- specificare le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenere nel tempo la vegetabilità;
- valutare la possibilità di minimizzare l'altezza del viadotto relativo all'attraversamento del torrente Fibbio (verificando anche l'altezza degli altri viadotti previsti nel progetto) e della relativa fascia di esondazione, al fine di diminuire sensibilmente l'impatto visivo dell'opera;
- elaborare, per tutte le tratte del vecchio tracciato per le quali è prevista la dismissione, adeguati progetti di riqualificazione delle aree e dei manufatti residuali;
- prevedere:
  - in corrispondenza delle litologie caratterizzate da coefficienti di permeabilità più elevati e laddove sono presenti falde superficiali, che le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni dei viadotti non determinino l'insorgere del rischio

di diffusione di sostanze incompatibili veicolate dai fluidi di perforazione;

- misure affinché l'utilizzazione dei fanghi in corrispondenza delle litologie granulometricamente più grossolane non comporti anche la riduzione finale della trasmissività dei terreni stessi;

- prevedere specifiche misure, ad integrazione di quelle derivanti da quanto stabilito al punto precedente, per evitare che la realizzazione e l'esercizio della linea influiscano sulla quantità e qualità delle acque, sul regime idraulico delle acque superficiali e delle acque sotterranee. Porre particolare attenzione, inoltre, alle aree di soggiacenza minima;

- prevedere nella realizzazione delle gallerie artificiali, la sistemazione del terreno sovrastante con materiali idonei a garantire il successivo utilizzo agricolo dell'area e l'apporto di uno strato di terreno agrario dello spessore di cm 50-100;

- per quanto riguarda la linea elettrica AT, fornire documentazione adeguata per lo studio approfondito degli impatti su tutte le componenti ambientali da essa indotti; verificare, inoltre, le destinazioni urbanistiche degli strumenti di pianificazione, ai diversi livelli territoriali, delle aree interferite dal tracciato della nuova linea AT e di quella potenziata e fornire maggiori dettagli per quanto riguarda la tempistica di realizzazione della linea futura e di smantellamento di quella esistente;

- approfondire la valutazione di incidenza per la linea ferroviaria e per la linea elettrica, redigendola secondo quanto previsto dal D.P.R. n. 357/1997; per quanto riguarda la linea AT e qualora dalla valutazione di incidenza dovessero emergere impatti tali da comprendere la naturalità del SIC interferito, dovranno essere proposte soluzioni progettuali alternative e dovranno essere adottate le tecnologie a minor impatto ambientale da definire con un approfondimento in sede di progetto definitivo;

- realizzare in fase di progetto definitivo uno studio idrogeologico e geotecnico di dettaglio relativamente alla galleria di S. Martino Buon Albergo volto alla definizione di tutti gli interventi da attuare sia per la salvaguardia dell'opera che delle matrici ambientali suolo e acque circostanti alla stessa;

- specificare la localizzazione, la tipologia e le modalità di esecuzione delle opere di compensazione nonché prevedere nel dettaglio le opere di mitigazione del rumore per garantire il rispetto dei limiti stabiliti dalla normativa vigente in ogni ricettore;

- approfondire la valutazione degli impatti per la componente vibrazioni durante la fase di cantiere e di esercizio, tenendo conto dei livelli vibrazionali preesistenti (prevedendo anche rilievi in continuo – 24 ore – presso gli edifici) ed approfondire l'elaborazione degli interventi di mitigazione al fine di garantire il rispetto dei limiti della normativa UNI 9614. Per quanto riguarda, inoltre, la simulazione relativa al transito contemporaneo di convogli, si richiede di:

  - verificare l'esistenza, lungo la linea, di eventuali ricettori di tipo industriale-artigianale dotati di macchinari di precisione, il cui corretto funzionamento può essere pregiudicato dalle vibrazioni indotte dai convogli;

- completare la trattazione del transito contemporaneo di due convogli, con riferimento alle problematiche di stabilità degli edifici;
- produrre elementi anche da letteratura o riscontri sperimentali per verificare l'attendibilità del modello matematico di propagazione adottato;

- approfondire la valutazione degli impatti per la componente radiazioni non ionizzanti, definendo con maggior dettaglio gli effettivi livelli potenziali di esposizione e le eventuali misure di mitigazione, evidenziando gli eventuali problemi di compatibilità elettromagnetica;

- approfondire l'inserimento paesaggistico dell'opera lungo tutto il tracciato, in special modo in aree di particolare pregio, in prossimità di beni storico-architettonici (ad esempio Villaguaterra-La Busa nei pressi della prog. 71+300) e nelle aree dalle quali questi beni sono visibili per accertare se la linea ne ostacoli la fruizione o il raggiungimento nonché, all'esito dello studio stesso, specificare gli interventi di mitigazione o compensazione del caso;

- approfondire gli interventi di sistemazione idraulica con tecniche di ingegneria naturalistica, definiti in funzione delle caratteristiche idrauliche, geomorfologiche e naturalistiche della stazione;

- approfondire lo Studio archeologico al fine di verificare la sussistenza di eventuali interferenze con aree e/o reperti archeologici e, in tal caso, di individuare soluzioni ottimali di loro risoluzione;

- prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, prevedendo eventualmente la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica e prevedere la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso in condizioni ambientali difficili (terreni di riporto di scadente qualità, ecc);

- considerare, in relazione alla sismicità dell'area di studio, la classificazione del territorio sulla base del rischio sismico definita sulla base dell'ordinanza n. 3274/2003 della Presidenza del Consiglio dei Ministri "Normativa tecnica per le costruzioni in zona sismica e connessa classificazione sismica del territorio nazionale ".

Il soggetto aggiudicatore dovrà inoltre:

- predisporre, al fine delle verifiche di cui all'art. 20 comma 4 del D.Lgs n. 190/2002, le tavole dettagliate nelle quali vengano indicate ed evidenziate le opere, le particolarità progettuali, le misure mitigatrici e compensative con le quali sono state ottemperate le prescrizioni espresse nel parere CIPE, accompagnate da una relazione descrittiva specifica;

- predisporre un progetto di monitoraggio ambientale, secondo le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale e sue successive integrazioni; che dovrà essere allegato al progetto definitivo;

- redigere gli elaborati, anche successivi al progetto definitivo, in conformità alle specifiche del sistema cartografico di riferimento;

- predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un sistema di gestione ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001);

- svolgere le lavorazioni tutelando le aree agricole circostanti ai cantieri dal deposito delle polveri sulle colture pregiate ed utilizzare diserbanti biodegradabili;

- sviluppare gli interventi di mitigazione ed opere di compensazione:

  - secondo quanto indicato nello Studio di Impatto Ambientale e sue integrazioni, completandoli con le presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici;
  - avvalendosi, sia in fase di progetto che nella fase antecedente all'apertura dei cantieri, dell'assistenza di specialisti per la protezione della flora e della fauna significativa presente;
  - scegliendo tipologie di barriere acustiche integrate il più possibile con barriere a "verde", fornendo, per ciascun tipo, i valori dell'attenuazione, rappresentando i risultati su allegati grafici planimetrici di sintesi.

PARTE 2^ - RACCOMANDAZIONI

Si raccomanda:

a) per il generale miglioramento dell'inserimento paesaggistico-ambientale dell'opera di:

- preferire, per i ponti ed i viadotti, l'utilizzo di strutture continue, a sezione variabile e con forme arrotondate;

- qualora siano previste opere di protezione dal rumore, studiare la possibilità di inserirle nella struttura portante, ad esempio mediante impalcati a via inferiore;

- prestare particolare cura alle forme ed alle superfici di pile e spalle ed alla loro naturalizzazione (piantumazioni, mascheramenti);

- verificare ed omogeneizzare le sezioni delle pile dei viadotti al fine di minimizzare le alterazioni dinamiche, di rotta o di piena fluviale e di favorire l'inserimento paesaggistico di tutti i viadotti;

- prevedere che le opere di sostegno siano a paramento inclinato con coronamento continuo e rivestite con pietra locale;

- prevedere che gli imbocchi delle gallerie siano tagliati secondo le pendenze del terreno attraversato e raccordati con continuità alle opere di sostegno all'aperto;

b) che l'appaltatore dell'infrastruttura possegga, o in mancanza acquisisca, per le attività di cantiere, dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo, la certificazione ambientale ISO 14001 o la registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS);

c) nel caso di interferenze con altre infrastrutture di corridoio, ancorché in previsione, adoperarsi con la massima cura:

- per favorire lo scambio di informazioni, la cooperazione ed il coordinamento reciproco anche per quanto riguarda le fasi di cantierizzazione, favorendo l'uso coordinato delle aree di cantiere, della viabilità, delle cave e dei siti di discarica;

- per coordinare la progettazione delle opere a verde e delle opere di mitigazione e di compensazione, sia delle infrastrutture in sé che delle interferenze;

d) che vengano scelte le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali;

e) che le verifiche acustiche siano rielaborate nell'eventualità di un nuovo modello di esercizio.

06A10193

DELIBERAZIONE 29 marzo 2006.

Primo programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001) Metropolitana leggera automatica metrobus di Brescia Modifiche migliorative del 1° lotto funzionale - Prealpino - S. Eufemia. (Deliberazione n. 104/2006).

Il CIPE

Vista la legge 26 febbraio 1992, n. 211, e viste le leggi 30 maggio 1995, n. 204; 4 dicembre 1996, n. 611; 27 febbraio 1998, n. 30; 18 giugno 1998, n. 194; 23 dicembre 1998, n. 448; 7 dicembre 1999, n. 472; 23 dicembre 1999, n. 488; 23 dicembre 2000, n. 388, con le quali sono stati rifinanziati gli art. 9 e 10 della citata legge n. 211/1992 e/o sono state dettate norme integrative o modificative;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, (c.d. «legge obiettivo»), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, autorizza limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e dispone che le opere medesime siano comprese in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione degli interventi;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

Visti, in particolare, l'art. 1 della legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria per le infrastrutture strategiche e la funzione di supporto per le attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Visto l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare:

i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

il comma 176, che autorizza ulteriori limiti di impegno nel biennio 2005-2006 per la realizzazione delle opere strategiche di cui alle leggi citate ai punti precedenti;

il comma 177, come modificato e integrato dall'art. 1, comma 13, del decreto-legge 12 luglio 2004, n. 168, convertito nella legge 30 luglio 2004, n. 191, nonché dall'art. 16 della legge 21 marzo 2005, n. 39 - che reca precisazioni sui limiti di impegno iscritti nel bilancio dello Stato in relazione a specifiche disposizioni legislative;

Visto il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, che apporta modifiche ed integrazioni al citato decreto legislativo n. 190/2002;

Vista la legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006), e visti in particolare:

l'art. 1, comma 78, che autorizza un contributo annuale di 200 milioni di euro per quindici anni, a decorrere dall'anno 2007, per interventi infrastrutturali, prevedendo - tra l'altro - il finanziamento di opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla citata legge n. 443/2001;

l'art. 1, comma 85, che integra le richiamate disposizioni sui limiti di impegno;

Viste le delibere adottate da questo Comitato in applicazione della legge n. 211/1992 e successivi rifinanziamenti ed in particolare:

la delibera 20 novembre 1995, n. 175 (*Gazzetta Ufficiale* n. 8/1996), con la quale questo Comitato ha approvato, tra gli altri, il progetto preliminare della «metropolitana leggera automatica di Brescia, tratta S. Eufemia - Concesio», del costo di 689,636 miliardi di lire (356,167 Meuro), finanziando un volume d'investimenti di 165 miliardi di lire (85,215 Meuro) - pari al 23,93% del predetto costo - con l'assegnazione di una quota annua di 15,990 miliardi di lire (8,258 Meuro) a valere sui limiti d'impegno di cui all'art. 9 della legge n. 211/1992;

la delibera 22 giugno 2000, n. 70 (*Gazzetta Ufficiale* n. 230/2000), con la quale, questo Comitato ha approvato, tra gli altri, l'intervento «metropolitana automatica: estensione est Concesio-Sanpolino», del costo di 99,010 miliardi di lire (51,134 Meuro), finanziando un volume d'investimenti di 59,406 miliardi di lire (30,681 Meuro) - pari al 60% del predetto costo - con l'assegnazione di una quota annua di 5,037 miliardi di lire (2,601 Meuro) a valere sui limiti d'impegno di cui all'art. 50 della legge n. 448/1998;

la delibera 1° febbraio 2001, n. 15 (*Gazzetta Ufficiale* n. 103/2001), con la quale, per l'intervento concernente la tratta «S. Eufemia-Concesio», questo Comitato - nell'ambito della rideterminazione del quadro delle assegnazioni concernenti gli interventi allora non avviati - a fronte del medesimo costo dell'opera, ha ele-

vato il volume d'investimenti finanziabile a 413,782 miliardi di lire (213,701 Meuro), pari al 60% del costo stesso, ed ha quantificato in 15,990 miliardi di lire (8,258 Meuro) il nuovo limite d'impegno, imputandolo sui fondi ex lege n. 611/1996;

la delibera 29 novembre 2002, n. 99 (*Gazzetta Ufficiale* n. 18/2003), con la quale:

la suddetta «metropolitana leggera automatica: tratta Concesio-S.Eufemia» viene attestata alla stazione Prealpino, con conseguente eliminazione della tratta Concesio-Prealpino, al fine di contenere entro il costo originario l'entità della spesa, lievitata a seguito di modifiche richieste in sede di VIA;

l'intervento sopra citato viene accorpato a quello ammesso a finanziamento con delibera n. 70/2000, assumendo la denominazione di «metropolitana leggera automatica, tratta Prealpino-S. Eufemia»;

nel contesto di una ridefinizione generale del quadro delle assegnazioni e a seguito delle variazioni del saggio di interesse nel frattempo intervenute, l'opera come da ultimo individuata, viene finanziata per un volume d'investimenti di 244,381 Meuro, pari al 60% del costo delle due tratte, con assegnazione di quote di limiti d'impegno a valere sulle leggi n. 611/1996 e n. 448/1998;

la delibera 20 dicembre 2004, n. 112 (*Gazzetta Ufficiale* n. 186/2005), con la quale per la «metropolitana leggera automatica, tratta Prealpino - S. Eufemia», sulla base dei nuovi importi effettivamente «autorizzati» dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'importo annuale dei suddetti limiti di impegno è stato rideterminato, ma assicura comunque il suddetto volume d'investimenti complessivo di 244,381 Meuro;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121, (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che include - nell'ambito dei «Sistemi urbani» - la voce «Brescia metropolitana» per un costo complessivo di 405,419 Meuro;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini dalla vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (*Gazzetta Ufficiale* n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003, prevedendo che di norma - a corredo della richiesta di finanziamento a carico delle risorse dell'art. 13 della legge n. 166/2002, come sopra rifinanziato - venga presentato il piano sintetico, ma esplicitando che questo Comitato stesso, in sede di approfondimento, può richiedere la presentazione del piano analitico completo;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003, con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i., con il quale - in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 - è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 21 marzo 2006, n. 218, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria concernente il progetto definitivo della «metropolitana leggera automatica metrobus di Brescia: modifiche migliorative del 1° lotto funzionale Prealpino-S. Eufemia», relazione della quale copia aggiornata viene consegnata in seduta;

Vista la nota 28 marzo 2006, n. 234, con la quale il succitato Ministero ha trasmesso, tra l'altro, gli allegati alla predetta relazione;

Considerato che nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile 2003, è individuata, tra le opere di interesse concorrente, l'infrastruttura «Brescia metropolitana - prolungamento verso ovest - Fiera e verso nord - Concesio»;

Considerato che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

Considerato che, con la delibera adottata in data odierna, n. 75, si è proceduto alla ricognizione delle risorse disponibili;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che - nel formulare le definitive proposte di assegnazione delle risorse ex art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005 considerate allocabili da questo Comitato - indica in 40 Meuro, in termini di volume di investimento, l'importo da destinare alla metropolitana di Brescia;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

Prende atto:

1. delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che Brescia rappresenta il polo d'attrazione di una Provincia di più di un milione di abitanti e che la struttura urbana della città s'impernia sul nodo rappresentato dalla confluenza della grande direttrice pedemontana di sviluppo est-ovest con l'asse ortogonale, che dallo sbocco della Val Trompia prosegue a sud in un ventaglio di direttrici aperte verso la pianura;

che la funzione centripeta della città ha come diretta conseguenza flussi di traffico particolarmente significativi e tali da indurre alla ricerca di drastiche soluzioni alternative di trasporto, tra le quali gli studi condotti hanno individuato la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico ad alta capacità;

che il progetto globale della metropolitana di Brescia riguarda la realizzazione di un sistema a guida completamente automatica, che si sviluppa - su rotaia e lungo un percorso interamente in sede protetta, parte in galleria, parte a raso e parte in viadotto - senza utilizzo di personale a bordo né di agenti fissi in stazione, se non in caso di emergenza, sistema che, compresa l'estensione verso ovest non ancora finanziata, presenta una lunghezza complessiva, in ambito urbano, di circa 18 km, con 23 stazioni;

che le simulazioni effettuate per il suddetto sistema di trasporto innovativo - caratterizzato da velocità, sicurezza, comodità ed efficienza - hanno evidenziato una domanda, da soddisfare in ora di punta, pari a 19.500 passeggeri, parte dei quali «provenienti» dal servizio pubblico tradizionale, parte dal traffico privato e parte «generati»;

che l'intervento sinora preso in considerazione ai fini del finanziamento ex lege n. 211/1992 si configura come un collegamento nord-sud-est della città e si compone dei due stralci funzionali, costituiti:

dalla prima tratta (Comune di Concesio-rione S. Eufemia) della lunghezza di 13,1 km (di cui 1,7 km in viadotto, 1,7 km a raso, 3,8 km in trincea coperta e 5,9 km in galleria profonda) con 17 stazioni;

dalla seconda tratta, relativa al prolungamento della precedente per circa 1,3 km, fino al raggiungimento del nucleo urbano di Sanpolino, con l'inserimento di 2 nuove stazioni e la conseguente traslazione della stazione di testa S. Eufemia, che mantiene la stessa denominazione, e dell'annesso deposito;

che il progetto prevede una flotta iniziale di 18 treni - di cui 16 in linea, 1 a disposizione e 1 in manutenzione - composti da 3 casse accoppiate, a marcia bidirezionale e completamente automatica;

che il progetto preliminare della suddetta prima tratta, inizialmente finanziata con la menzionata delibera n. 175/1995 a carico della legge n. 211/1992, ha subito una revisione progettuale che ne ha elevato il costo a 441,05 Meuro e che, con voto n. 150/211 del 5 novembre 1999, tale revisione è stata valutata favorevolmente dalla Commissione interministeriale di cui alla legge 29 dicembre 1969, n. 1042;

che la seconda tratta è stata finanziata ugualmente a carico della legge n. 211/1992, con la delibera n. 70/2000 del pari citata in premessa;

che il Comune di Brescia - tramite la propria azienda municipalizzata ASM Brescia S.p.A. (poi divenuta Brescia Mobilità S.p.A.) - ha successivamente proceduto all'appalto concorso del progetto dell'intera infrastruttura, articolata in tre lotti: le due tratte sopra citate «Concesio-S.Eufemia» ed «estensione Sanpolino» (verso est) e l'ulteriore tratta «estensione Fiera» (verso ovest), non finanziata con risorse statali;

che durante lo svolgimento della gara la Regione Lombardia ha proceduto alla valutazione di impatto ambientale del progetto, pronunciandosi positivamente, con prescrizioni, con decreto della Direzione generale territorio ed urbanistica 10 dicembre 2002, n. 24826;

che le prescrizioni formulate nel decreto sopra richiamato hanno determinato modifiche al progetto tali da comportare incrementi di costo non finanziabili da parte dello Stato ed insostenibili da parte degli Enti cofinanziatori, e che - come specificato in premessa - è stata quindi individuata la tratta funzionale «Prealpino-S.Eufemia», caratterizzata dall'eliminazione della tratta Concesio-Prealpino, di circa 800 metri di lunghezza, e della stazione Concesio;

che tale proposta ha ricevuto parere favorevole, per la parte tradizionale e per gli aspetti economici, dalla Commissione interministeriale prevista dalla legge n. 211/1992, con voto 5 dicembre 2002, n. 230/211;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha approvato il progetto in linea tecnico-economica (per la parte tradizionale) con decreto dirigenziale 17 dicembre 2002, n. 1762, per un importo di 562.476.705,76 euro;

che la suddetta Commissione interministeriale ha espresso parere positivo anche per la parte «tecnologica» innovativa con voto 28 luglio 2004, n. 295/211;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha approvato il progetto completo con decreto dirigenziale 17 settembre 2004, n. 1222, confermando l'importo già approvato;

che in seguito all'approvazione da parte della suddetta Amministrazione, con decreto dirigenziale 11 marzo 2005, n. 326, di una variante relativa al deposito, l'importo dell'intervento risulta pari a 561.929.256,02 euro;

che nel corso della progettazione esecutiva sono state elaborate varianti migliorative concernenti stazione e tracciato (variante 1, c.d. «variante stazioni») e interventi di accessibilità alle stazioni, impiantistica di sicurezza e manutenzione, condizionamento veicoli e parcheggio d'interscambio (variante 2), anche alla luce dei precisi indirizzi dell'Amministrazione comunale di Brescia in merito alle prestazioni trasportistiche e all'attrattività del sistema, e che dette varianti modificano il costo complessivo dell'intervento come esposto nel seguente prospetto:

VOCE	IMPORTO
Opere civili	281.823.954
Opere di sistema	232.029.658
Materiale rotabile	48.075.645
variante 1 (*)	20.585.197
variante 2 (*)	24.590.602
TOTALE	607.105.056

(*) Valori ricavati per differenza dal prospetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

che il 9 agosto 2005 Brescia Mobilità S.p.A. ha trasmesso copia del progetto definitivo della «variante stazioni» alla Regione Lombardia;

che con nota 28 ottobre 2005, n. PG 2461, Brescia Mobilità S.p.A. ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i progetti definitivi delle opere migliorative, chiedendo un finanziamento di 45.272.491 euro, poi modificato in 45.175.799 euro, a valere sui fondi della legge n. 166/2002 e sottolineando che dette modifiche, in parte individuate per ottemperare alle prescrizioni dettate dalla Regione in sede di determinazioni della compatibilità ambientale, non modificano le caratteristiche dell'opera nel suo complesso, sia per quanto riguarda la compatibilità ambientale e la congruenza urbanistica, sia per quanto riguarda le caratteristiche tecniche delle opere civili e degli impianti;

che con ulteriore nota 23 novembre 2005, Brescia Mobilità S.p.A. ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti precisazioni circa la richiesta di finanziamento, specificando di volersi avvalere delle disposizioni di cui all'art. 16 del decreto legislativo n. 190/2002;

che la citata Commissione interministeriale, con voto 6 dicembre 2005, n. 339/211, ha espresso parere favorevole in linea tecnico-economica in merito alla «variante stazioni», subordinatamente alle considerazioni formulate dal Dipartimento trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella relazione 5 dicembre 2005, n. 1677(ex TIF5)/211BS;

che per le altre modifiche migliorative il responsabile del procedimento di Brescia Mobilità S.p.A. ha dichiarato, con nota 15 marzo 2006, che non è richiesta alcuna ulteriore approvazione per quanto riguarda gli aspetti urbanistici e ambientali e per quanto di competenza del Ministero per i beni e le attività culturali;

che in ordine a tali ulteriori modifiche migliorative la Commissione ex lege 29 dicembre 1969, n. 1042, come integrata dall'art. 5 della legge n. 211/1992, si è espressa in data 17 marzo 2006, con voto n. 350/LO, facendo proprie le considerazioni svolte dalla menzionata Direzione generale sistemi di trasporto impianti fissi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella relazione in data 17 marzo 2006, n. 2393 (ex TIF5)/211/LO/BS, e in particolare rilevando la congruità dell'importo richiesto a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma quale tetto massimo, sia pure suscettibile di variazione nel prosieguo dell'istruttoria, nonché prospettando specifiche osservazioni per alcuni degli interventi di cui sopra;

sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore viene individuato in Brescia Mobilità S.p.A.;

che le attività di progettazione, realizzazione, conduzione tecnica biennale e manutenzione settennale del 1° lotto funzionale sono state affidate mediante appalto concorso bandito a mezzo di gara europea;

che il programma dei lavori prevede il completamento del lotto Prealpino - S. Eufemia in 78 mesi per attività progettuali ed autorizzative residue, realizzazione e messa in esercizio dell'opera;

che il CUP del progetto è H11E03000110006;

sotto l'aspetto finanziario:

che il costo del 1° lotto include solo gli oneri di realizzazione dell'intervento, in quanto gli ulteriori oneri (adeguamento alla nuova normativa di sicurezza, spese generali, espropri, ecc.) sono a totale carico del soggetto attuatore, come risulta dalla delibera del Consiglio comunale 8 ottobre 2004, n. 205;

che il quadro economico finale del lotto - inclusivo della variante 1 e delle modifiche migliorative di cui alla variante 2 ed al netto dell'IVA - riporta un costo di 607.105.055 euro, di cui 321.339.242 per opere civili, 232.621.968 per opere di sistema e 53.143.845 per materiale rotabile (importo comprensivo dell'onere per il condizionamento veicoli);

che in particolare il costo aggiuntivo delle varianti incluso nell'importo complessivo di cui sopra, è - come sopra esposto - di 45.175.799 euro;

che l'articolazione del finanziamento complessivo è la seguente:

(importi in euro)

FINANZIAMENTI	IMPORTI PARZIALI	IMPORTI TOTALI
Finanziamento disponibile		
- Stato (L. n. 211/1992)	244.381.000	
- Regione (delib. Giunta 30.6.2003, n. 7/13486)	72.303.956	
- Comune di Brescia (delib. Consiglio 16.12.2002, n.262)	67.000.000	
- Brescia Mobilità	178.244.300	561.929.256
Finanziamento richiesto:		
- a carico c.d. "legge obiettivo"	45.175.799	45.175.799
	TOTALE	607.105.055

che l'analisi costi-benefici richiesta, riferita al 1º lotto funzionale Prealpino-S.Eufemia, è stata condotta confrontando la soluzione progettuale in esame con uno scenario di riferimento rappresentato dall'attuale rete dei trasporti pubblici e che il risultato ha evidenziato buona rispondenza del progetto in ogni condizione, anche la più sfavorevole;

che nel piano economico-finanziario si evidenzia la scarsa significatività dei ricavi ritraibili dall'opera; ma si segnala che si ottengono risparmi nei costi di manutenzione dell'infrastruttura e che non sono quantificabili i maggiori rientri tariffari per incremento dell'utenza dovuto alla maggiore attrattività delle nuove stazioni;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha proposto di approvare, ai sensi dell'art. 16 del decreto legislativo n. 190/2002, il finanziamento della «metropolitana leggera di Brescia-Metrobus: modifiche migliorative del primo lotto funzionale Prealpino-S. Eufemia» per un importo di 45.175.799 euro, pari al costo di dette modifiche migliorative;

2. degli esiti del dibattito svoltosi in ordine all'argomento in oggetto ed in particolare che nel corso della presente seduta, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha proposto di attribuire all'opera un minor finanziamento di 40 Meuro, in termini di volume d'investimenti, a valere sulle disponibilità previste dall'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005;

Delibera:

1. *Concessione contributo*

1.1 Per la realizzazione dell'intervento denominato «metropolitana leggera automatica metrobus di Brescia: modifiche migliorative del 1º lotto funzionale Prealpino-S. Eufemia» viene assegnato, in via programmatica, un contributo di 3,576 Meuro per 15 anni a valere sui fondi di cui all'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2006, a decorrere dall'anno 2007: detto contributo, suscettibile di sviluppare un volume di investimenti di 40 Meuro, è quantificato includendo, nel costo di realizzazione degli investimenti, anche gli oneri derivanti da eventuali finanziamenti necessari.

1.2 L'assegnazione definitiva avverrà allorché il soggetto aggiudicatore presenterà, tramite il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la rimodulazione dell'intervento al fine di contenerne il costo di realizzazione entro il limite del contributo concesso al punto 1.1: in sede di rimodulazione il soggetto aggiudicatore terrà conto delle eventuali considerazioni formulate dal Ministero stesso in sede di rilascio del nulla osta tecnico per la sicurezza.

1.3 Ai fini della definitiva assegnazione del contributo di cui sopra il soggetto aggiudicatore provvederà a redigere:

stesura aggiornata del piano economico-finanziario sintetico relativo all'intera iniziativa e che rechi valori coerenti con quelli esposti nella «presa d'atto» e tenga conto delle eventuali modifiche del quadro economico complessivo conseguente alle indicazioni del voto n. 350/2006 reso dalla citata Commissione interministeriale;

stesura analitica del piano stesso, che evidenzi anche i ricavi ritraibili dalla gestione e/o concessione dei parcheggi e i benefici connessi ai risparmi nei costi di manutenzione e gli incrementi tariffari correlati alla maggiore attrattività del nuovo sistema;

stesura aggiornata della scheda ex delibera n. 63/2003.

1.4 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a sottoporre all'Unità tecnica - Finanza di progetto, istituita presso il Ministero dell'economia e delle finanze, detti piani economico-finanziari relativi all'intera iniziativa e a sottoporre a questo Comitato le relative valutazioni.

2. *Clausole finali*

2.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto approvato con la presente delibera.

2.2 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

2.3 Il codice unico di progetto (CUP), assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera n. 24/2004, va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma 29 marzo 2006

Il Presidente
BERLUSCONI

Il segretario del CIPE
BALDASSARRI

Registrato alla Corte dei conti il 30 ottobre 2006
Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, Registro n. 6 - Economia e finanze, foglio n. 113

06A10194

DELIBERAZIONE 29 marzo 2006.

Primo programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001), completamento schema idrico Basento Bradano, attrezzamento settore G. (Deliberazione n. 107/2006).

IL CIPE

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, autorizza limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

Visti, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che può, in proposito, avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato da ultimo dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Visto l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare:

il comma 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

il comma 176, che autorizza ulteriori limiti di impegno nel biennio 2005-2006 per la realizzazione delle opere strategiche di cui alle leggi citate ai punti precedenti;

il comma 177 come sostituito dall'art. 1, comma 13, del decreto legge 12 luglio 2004, n. 168, convertito nella legge 30 luglio 2004, n. 191, e poi modificato e integrato dall'art. 16 della legge 21 marzo 2005, n. 39 - che reca precisazioni in tema di limiti di impegno iscritti nel bilancio dello Stato in relazione a specifiche disposizioni legislative;

Visto il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, che apporta modifiche ed integrazioni al citato decreto legislativo n. 190/2002;

Vista la legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006), e visti in particolare:

l'art. 1, comma 78, che autorizza un contributo annuale di 200 milioni di euro per quindici anni, a decorrere dall'anno 2007, per interventi infrastrutturali, prevedendo tra l'altro il finanziamento di opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla citata legge n. 443/2001;

l'art. 1, comma 85, che integra le richiamate disposizioni sui limiti di impegno;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il Primo programma delle opere strategiche, che include nell'allegato 3 gli interventi: «Completamento schema idrico Basento Bradano. Adduttore diga di Genzano diga del Basentello» e «Completamentoschema idrico Basento Bradano. Attrezzamento Settore G»;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (*Gazzetta Ufficiale* n. 230/2004), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003, ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario, stabilendo che di norma le richieste di finanziamento a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma vengano corredate dallo schema sintetico, ma prevedendo la redazione della versione analitica per le opere per le quali questo Comitato stesso richieda supplementi di istruttoria;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 21 (*Gazzetta Ufficiale* n. 275/2004), con la quale questo Comitato ha finalizzato l'importo di 1.130 milioni di euro riservato con delibera n. 19 in pari data all'accelerazione del Programma delle infrastrutture strategiche a valere sulle risorse per le aree sottoutilizzate recate dall'art. 4, comma 128 e seguenti, della citata legge n. 350/2003 ed ha previsto l'istituzione di un Comitato tecnico interministeriale per l'accelerazione;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24, (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004) con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i

documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 29 luglio 2005, n. 98 (*Gazzetta Ufficiale* n. 245/2005), con la quale questo Comitato ha finalizzato le risorse residue ex delibera n. 21/2004, nonché ulteriori risorse per le aree sottoutilizzate riservate all'accelerazione del Programma delle infrastrutture strategiche con delibera 27 maggio 2005, n. 34 (*Gazzetta Ufficiale* n. 34/2005);

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i., con il quale in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003, con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 22 febbraio 2006, n. 143, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la relazione istruttoria del progetto definitivo dell'intervento «Schema idrico Basento Bradano attrezzamento settore G», proponendone l'approvazione, con prescrizioni, e il finanziamento a valere sulle risorse del Fondo aree sottoutilizzate per un importo di 85.700.000 euro;

Vista la nota 27 febbraio 2006, n. 51412/71AP, con la quale la Regione Basilicata ha fornito chiarimenti in ordine ad aspetti procedurali;

Considerato che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 3 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento;

Considerato che l'opera di cui sopra è compresa nell'Intesa generale quadro tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Regione Basilicata, sottoscritta il 20 dicembre 2002;

Considerato che l'opera in esame è stata inserita nella graduatoria degli interventi eleggibili a finanziamento con le risorse del Fondo aree sottoutilizzate allegata alla delibera n. 98/2004 e che il finanziamento doveva avvenire, previa presentazione a questo Comitato delle richieste di finanziamento formulate dalla «struttura tecnica di missione», a conclusione delle relative istruttorie tecniche e nel rispetto dell'ordine di graduatoria;

Considerato che, con delibera n. 75 adottata in data odierna, questo Comitato ha proceduto alla ricognizione delle risorse considerate allocabili da questo Comitato stesso per il finanziamento di interventi inclusi in Programma ed ha inoltre proceduto alla ricognizione delle disponibilità residue a valere sulle risorse di cui alla delibera n. 98/2005, provvedendo altresì a stralciare dal novero degli interventi eleggibili quelli per i quali il Comitato tecnico interministeriale per l'accelerazione ha evidenziato l'insussistenza di condizioni di maturazione istruttoria tali da poter procedere alla proposta di finanziamento;

Considerato che tra gli interventi stralciati su proposta del citato Comitato tecnico interministeriale è incluso lo «Schema Basento attrezzamento settore G»;

Considerato che all'intervento è stato attribuito il CUP G89J04000040001;

Ritenuto che il ricorso alle disposizioni derogatorie del decreto legislativo n. 190/2002, come integrato dal decreto legislativo n. 189/2005, sia proponibile per corrispondere alla finalità di accelerazione delle procedure insita nella disciplina dettata dalla legge n. 443/2001, tenuto conto che, come meglio specificato nella successiva «presa d'atto», l'avvio immediato della progettazione definitiva consente una sollecita indizione di un'unica gara di appalto integrato per un complesso di interventi originariamente considerati in modo autonomo;

Ritenuto in relazione alla rilevanza dell'intervento in questione ai fini dell'approvvigionamento idrico di una vasta area della Basilicata e in considerazione della funzione di valorizzazione di opere realizzate nell'ambito del progetto speciale n. 14 della Cassa del Mezzogiorno risalente al 1987, nonché in linea con le indicazioni dell'Autorità di bacino della Basilicata di assentire un finanziamento all'intervento, ma imputandolo non già al FAS, in coerenza con le finalità e la procedura individuata per l'utilizzo di detto fondo, bensì alle risorse previste dall'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005, e ritenuto di accogliere solo parzialmente la richiesta di finanziamento formulata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti limitando l'assegnazione a 70 milioni di euro per consentire di trovare copertura alla richiesta di impegno programmatico per l'intervento «Galleria Pavoncelli»;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

Prende atto

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che l'intervento di cui al progetto sottoposto a questo Comitato contribuisce alla realizzazione di un sistema coordinato per razionalizzare l'utilizzazione delle risorse idriche della Regione Basilicata ed è relativo alle opere necessarie per l'adduzione e la distribuzione irrigua del distretto G nel piano di utilizzazione dello Schema idrico Basento-Bradano;

che il tracciato e le caratteristiche idrauliche dell'adduttore principale consentono di trasferire, a gravità, le eccedenze di afflusso invernale dalla diga di Genzano alla diga del Basentello;

che il distretto G, che si estende su di una superficie geografica di 13.050 ha, comprende buona parte del tratto montano della valle del fiume Bradano, fino alla quota 220 m s.l.m., a valle dell'abitato di Irsina, raggiunge il torrente Basentello in prossimità della sezione di sbarramento ed è delimitato a nord-ovest dalla quota 385 m s.l.m., poco distante dall'abitato di Genzano di Lucania;

che il progetto prevede in particolare la realizzazione delle seguenti opere:

condotta principale (collegamento diga di Genzano alla diga del Basentello) per una lunghezza di 23,170 km;

diramazioni settoriali per alimentare i 14 settori del «distretto G»;

rete di distribuzione irrigua, con sviluppo di circa 400 km;

14 vasche di compenso di volume variabile complete di strumenti di misura delle portate;

un impianto di sollevamento per il settore G6 con portata di 172,36 l/sec e prevalenza di 189 m;

che la Regione Basilicata, in qualità di soggetto aggiudicatore, ha incaricato il Consorzio di Bonifica Vulture-Alto Bradano, in collaborazione con il Consorzio di Bonifica Bradano e Metaponto, di predisporre la progettazione definitiva di un unico intervento comprendente i suddetti interventi programmati;

che il Presidente della Regione Basilicata con nota 15 febbraio 2005, n. 29232/80E, confermandosi quale soggetto aggiudicatore, ha evidenziato come la scelta di unificare gli interventi comporti un risparmio di circa 8 milioni di euro rispetto ai 94 milioni di euro inizialmente previsti;

che l'attuale progetto definitivo è l'evoluzione di un progetto preliminare presentato alla fine del 2003 e che aveva ricevuto il parere favorevole della Regione stessa, che si era pronunziata con nota 16 febbraio 2004, n. 31390/80E, e che aveva poi provveduto a trasmettere, con foglio 17 febbraio 2004, detto progetto al Ministero della infrastrutture e dei trasporti, determinandosi poi per chiedere direttamente l'approvazione del progetto definitivo in quanto intendeva bandire gara per l'appalto integrato, che richiede appunto la redazione di una progettazione definitiva;

che il progetto definitivo in esame è stato quindi trasmesso dalla Regione Basilicata, in qualità di soggetto aggiudicatore, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle altre Amministrazioni interessate nonché agli Enti interferiti;

che in data 16 febbraio 2005 si è tenuta la Conferenza dei servizi nell'ambito della quale sono stati acquisiti alcuni dei pareri necessari;

che con nota 8 marzo 2005, n. 44794/8002, il Presidente della Regione Basilicata ha espresso parere favorevole ai fini dell'intesa sulla localizzazione delle opere;

che il Ministero per i beni e le attività culturali con nota 6 marzo 2006, n. BAP-502/34.19.04/4376, preso atto dei pareri delle competenti Soprintendenze anche sulla base di documentazione integrativa, ha formulato parere favorevole, con prescrizioni, in ordine al progetto in esame;

che in data 16 febbraio 2005 il Dipartimento ambiente e territorio della Regione Basilicata ha comunicato che la procedura di screening ambientale si è conclusa con l'assoggettamento del progetto a valutazione di impatto ambientale e che pertanto il Comitato tecnico regionale amministrativo della Regione Basilicata, nella seduta del 18 gennaio 2006, ha effettuato tale valutazione esponendo parere favorevole, con prescrizioni, in merito alla compatibilità ambientale ed al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica;

che il Dipartimento infrastrutture e mobilità della Regione, con nota 19 gennaio 2006, n. 352, ha formulato parere positivo, con osservazioni, in linea tecnica ed economica sul progetto in esame;

che per quanto riguarda le interferenze il Compartimento regionale dell'A.N.A.S., la Provincia di Matera e la Provincia di Potenza hanno formulato parere favorevole con prescrizioni, sulle quali il soggetto aggiudicatore ha espresso le proprie considerazioni con nota 16 gennaio 2006, n. 10656/71AP;

che il soggetto aggiudicatore, tramite il citato Consorzio di bonifica, ha provveduto a comunicare l'avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità ai soggetti interessati e che in merito non sono pervenute osservazioni;

che con nota 24 febbraio 2006, n. 203, il Ministero delle politiche agricole e forestali ha rilasciato nulla osta all'approvazione ed al finanziamento dell'intervento, prendendo atto di chiarimenti forniti dalla Regione interessata e dell'impegno della medesima di apportare le modifiche al progetto richieste da detto Ministero e comportanti, tra l'altro, economia di spesa;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riporta, in apposito allegato alla relazione istruttoria, le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare;

sotto l'aspetto attuativo

che il soggetto aggiudicatore, come esposto, è stato individuato nella Regione Basilicata;

che la modalità prevista per l'affidamento dei lavori è l'appalto integrato;

che i tempi intercorrenti tra l'espletamento delle attività progettuali ed autorizzative residue e la messa in esercizio dell'opera sono stimati in 40 mesi;

sotto l'aspetto finanziario

che il costo complessivo dell'intervento, comprensivo di IVA, è quantificato in 85.688.446,14 euro (85.700.000,00 euro in cifra arrotondata) di cui 58.868.201,52 per lavori a base d'appalto e 26.820.244,62 per somme a disposizione;

che l'analisi della struttura finanziaria del progetto evidenzia l'esigenza di un finanziamento a fondo perduto per investimenti infrastrutturali stante la previsione di integrazioni finanziarie, per flussi di cassa negativi, anche negli anni di gestione e che in particolare il piano economico-finanziario non evidenzia un

«potenziale ritorno economico» derivante dalla gestione dell'opera, in quanto non assoggettata a tariffazione;

che il finanziamento dell'opera stessa è presupposto integralmente a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma;

Delibera:

1. *Approvazione progetto definitivo*

1.1 Ai sensi e per gli effetti degli articoli 4 e 16 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato e integrato dal decreto legislativo n. 189/2005, nonché ai sensi del combinato disposto degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato da ultimo dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato, con le prescrizioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità il progetto definitivo del «Completamento schema idrico Basento Bradano attrezzamento settore G». Èconseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera stessa.

L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

1.2 L'importo di 85.700.000 euro costituisce il limite di spesa dell'intervento ed è stabilito in relazione al costo dell'intervento stesso quale riportato nel quadro economico dell'opera, sintetizzato nella «presa d'atto».

1.3 È altresì approvato il programma di risoluzione delle interferenze predisposto dal soggetto aggiudicatore ai sensi dell'art. 5 del decreto legislativo n. 190/2002.

1.4 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del progetto e che devono essere sviluppate in fase di progettazione esecutiva dei lavori e in fase di realizzazione dell'opera, e il programma di risoluzione delle interferenze sono riportati nell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

1.5 Gli immobili di cui è prevista l'espropriazione sono individuati negli elaborati del progetto definitivo indicati nell'allegato 2, che forma parte integrante della presente delibera.

2. *Concessione contributo*

2.1 Per la realizzazione dell'intervento «Completamento schema idrico Basento Bradano attrezzamento settore G» viene assegnato, in via programmatica, un contributo di 6.258.000 euro per 15 anni a valere sul limite di impegno previsto dall'art. 13 della legge n. 166/2002 con decorrenza dall'anno 2003: detto contributo, suscettibile di sviluppare un volume di investimenti di 70.000.000 euro, è quantificato includendo, nel costo di realizzazione degli investimenti, anche gli oneri derivanti da eventuali finanziamenti necessari.

2.2 La concessione definitiva del contributo di cui sopra è subordinata alla presentazione da parte del soggetto aggiudicatore, entro due mesi dalla pubblicazione della presente delibera nella *Gazzetta Ufficiale*, di un piano economico-finanziario aggiornato che presenti la rimodulazione del progetto coerentemente con le disponibilità, comprensive dell'assegnazione disposta.

3. *Clausole finali*

3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto approvato con la presente delibera.

3.2 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1: il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Segreteria di questo Comitato.

3.3 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

3.4 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dell'opera dovrà contenere una clausola che fermo restando l'obbligo dell'appaltatore di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti, stabilito dall'art. 18, comma 12, della legge 19 marzo 1990, n. 55, e successive modifiche ed integrazioni ponga adempimenti ulteriori rispetto alle prescrizioni di cui all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, e intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo tra l'altro l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari indipendentemente dai limiti d'importo fissati dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori: i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 3, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

3.5 Il codice unico di progetto (CUP), assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera n. 24/2004, dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma, 29 marzo 2006

Il Presidente
BERLUSCONI

Il segretario del CIPE
BALDASSARRI

Registrato alla Corte dei conti il 7 novembre 2006
Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, Registro n. 6 - Economia e finanze, foglio n. 133

ALLEGATO 1

Delibera n. 107/2006

PRESCRIZIONI

PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PRESCRIZIONI AMBIENTALI

In fase di redazione del progetto esecutivo

1. Per i ripristini geomorfologici e vegetazionali dovranno essere previsti esclusivamente interventi di ingegneria naturalistica e specie vegetali compatibili con gli habitat locali. La verifica di ottemperanza sarà svolta dalla Regione Basilicata.
2. Dovranno essere realizzate opere di regimazione delle acque superficiali su alcune incisioni che presentano lievi fenomeni erosivi in atto che potrebbero evolversi, lì dove ci sono le condizioni litologiche, in fenomeni calanchivi con particolare attenzione alla condotta di scarico della vasca del settore G9 che, come mostrato in planimetria, arriva direttamente in un impluvio naturale in erosione. La verifica di ottemperanza sarà svolta dalla Regione Basilicata.
3. Sarà necessario evitare l'attraversamento pensile dei corsi d'acqua in quanto gli stessi risultano elementi di forte intrusione visiva per il godimento del paesaggio. La verifica di ottemperanza sarà svolta dalla Regione Basilicata.
4. Dovrà essere elaborata una soluzione alternativa per gli attraversamenti del torrente Percolo e del fosso Taccone che, evitando l'attraversamento aereo degli stessi, riduca l'impatto determinato sulle aree attraversate dagli interventi. La verifica di ottemperanza sarà svolta dalla Regione Basilicata.
5. Dovrà essere meglio descritta, con adeguati elaborati grafici, la pista di servizio asfaltata necessaria per l'esercizio e la manutenzione della condotta nei tratti lontani da strade esistenti. La verifica di ottemperanza sarà svolta dalla Regione Basilicata.
6. Poiché l'intervento interessa una vasta area dell'Alto Bradano attraversata da diversi tratturi sottoposti a tutte le disposizioni di legge dal D.M. 22 dicembre 1983, dovrà essere prodotta una documentazione grafica da cui si evincano i tracciati degli adduttori e delle distributrici da realizzare ed i tracciati catastali dei tratturi, al fine di permettere la verifica di eventuali interferenze. La verifica di ottemperanza sarà svolta dalla Regione Basilicata.
7. Dovranno essere fornite le informazioni di competenza del soggetto aggiudicatore, richieste con nota 19 gennaio 2006, prot. 43, dal Ministero delle politiche agricole e forestali – Commissario ad acta attività ex Agensud. La verifica di ottemperanza sarà svolta dalla Regione Basilicata.
8. Nel rispetto della normativa regionale in materia e con riferimento alle condotte della “Rete di distribuzione irrigua", si chiede, nel progetto esecutivo, di valutare l'effettiva convenienza dell'esproprio rispetto all'asservimento. La verifica di ottemperanza sarà svolta dalla Regione Basilicata.
9. Nel progetto esecutivo, il passo dei sezionamenti delle condotte, a partire dalle "diramazioni settoriali", dovrà essere aumentato rispetto all'attuale previsione (1 Km in media); eventuali tratti di passo minore saranno giustificati con apposito elaborato, comunque non inferiore al chilometro.

In fase di realizzazione

10. Sarà necessario osservare, in fase di cantiere, tutte le "Misure di mitigazione" previste dal progetto e nello studio di impatto ambientale affinché non vengano danneggiate, manomesse o comunque alterate le caratteristiche naturali e seminaturali dei luoghi interessati dalla realizzazione degli interventi previsti nel progetto di che trattasi. La verifica di ottemperanza sarà svolta dalla Regione Basilicata.
11. Dovrà essere razionalizzata la viabilità di cantiere e di servizio, prevedendo, il più possibile, l'utilizzo di quella esistente; per la realizzazione di quella ex novo dovrà essere contenuta l'ampiezza degli scavi, adottando tracciati il più possibile aderenti alla morfologia dei luoghi al fine di migliorarne l'inserimento nel contesto territoriale di riferimento. La verifica di ottemperanza sarà svolta dalla Regione Basilicata.
12. L'Autorità di bacino titolare del parere assumerà a sé tutti gli oneri derivanti dalla sorveglianza archeologica su tutte le aree e i tracciati interessati da splateamenti e/o sbancamenti, così come gli oneri derivanti da scavi archeologici che dovessero rendersi necessari. La verifica di ottemperanza sarà svolta dal Ministero per i beni e le attività culturali.
13. L'Autorità di bacino individuerà prima dell'inizio dell'intervento una ditta specializzata in possesso di iscrizione SOA per la categoria OS 25, il cui curriculum dovrà essere preventivamente sottoposto alla Soprintendenza per il nulla-osta. La verifica di ottemperanza sarà svolta dal Ministero per i beni e le attività culturali.
14. Per assicurare la sorveglianza archeologica la ditta di cui al punto 13 fornirà i nominativi di archeologi, il cui curriculum dovrà essere preventivamente sottoposto alla Soprintendenza, che se ne riserva l'approvazione. Per il medesimo scopo, la ditta, fornirà anche operai specializzati. La verifica di ottemperanza sarà svolta dal Ministero per i beni e le attività culturali.
15. Nel corso dei lavori di movimento terra, per ogni escavatore sarà assicurata la presenza contestuale di un archeologo e di un operaio specializzato, di cui al punto 14. La verifica di ottemperanza sarà svolta dal Ministero per i beni e le attività culturali.
16. La Soprintendenza assumerà la direzione scientifica degli interventi e disporrà le modalità di esecuzione di scavi archeologici, che dovessero rendersi necessari. La verifica di ottemperanza sarà svolta dal Ministero per i beni e le attività culturali.
17. L'Autorità di bacino, per l'attività di cui al punto 16, assumerà a sé, nelle forme di legge, gli oneri di missione per il personale della Soprintendenza per i beni archeologici della Basilicata incaricato. La verifica di ottemperanza sarà svolta dal Ministero per i beni e le attività culturali.
18. L'Autorità di bacino s'impegnerà ad apportare tutte le eventuali modifiche al progetto che dovessero rendersi necessarie per assicurare adeguatamente la tutela archeologica dell'area. La verifica di ottemperanza sarà svolta dal Ministero per i beni e le attività culturali.

19. L'Autorità di bacino comunicherà con almeno 30 gg. di anticipo l'inizio dell'attività al fine di predisporre la necessaria sorveglianza sui lavori. La verifica di ottemperanza sarà svolta dal Ministero per i beni e le attività culturali.
20. Ogni manomissione o distruzione di deposito archeologico sarà perseguita a norma della vigente normativa in materia. La verifica di ottemperanza sarà svolta dal Ministero per i beni e le attività culturali.

PROGRAMMA INTERFERENZE

21. Il soggetto aggiudicatore dovrà inviare il progetto esecutivo, al fine di dare corso alla risoluzione delle interferenze, ai seguenti enti:
    - A.N.A.S. S.p.A - Compartimento regionale della Basilicata;
    - Provincia di Matera,
    - Provincia di Potenza.

    Gli attraversamenti saranno regolamentati secondo la vigente normativa tecnica di settore.
22. In riferimento alle interferenze con la S.S. 655 e con la S.S. 96 bis:
    - gli attraversamenti dovranno essere realizzati con spingitubo, dotati di tubo camicia e pozzetti di scarico a monte e a valle della sede stradale posti a distanza maggiore di 15 m dalla proprietà ANAS. I pozzetti dovranno essere livellati a piano campagna mentre la tubazione dovrà essere posta ad una profondità di scavo non inferiore a m 1,50 dal piano viabile;
    - gli attraversamenti dovranno essere realizzati in lontananza dalle opere d'arte esistenti (maggiori e minori);
    - i parallelismi dovranno essere posti a distanza maggiore di 15 m dalla proprietà ANAS in considerazione del progetto di ampliamento dell'itinerario SA-PZ-BA.
23. In riferimento alle interferenze con le tratte ferroviarie di competenza delle Ferrovie Appulo Lucane:
    - le opere dovranno essere eseguite nel rispetto delle "norme tecniche per gli attraversamenti e per i parallelismi con le ferrovie" di cui al D.M. 23 febbraio 1971, n. 2445.
24. In riferimento alle interferenze con le strade provinciali "Fontana Vetere", "209 V tronco" e "209 VI tronco":
    - le condotte da realizzarsi in parallelo alle strade provinciali dovranno essere poste ad una distanza non inferiore a 6,00 m dal confine provinciale;
    - gli attraversamenti stradali delle condotte interrate adduttrici (principale e alle vasche) dovranno essere protette con cunicoli in cemento armato con solette di copertura carrabili, di dimensioni interne non inferiori a m 2,00 x 2,00 e per la lunghezza della sede stradale e relativo franco (6,00 m x 2) di cui al precedente punto. Alle estremità di ogni cunicolo saranno costruiti i pozzetti

di ispezione, realizzati con ingresso a passo d'uomo, adeguatamente protetti dall'eventuale scorrimento del terreno in scarpata, con chiusini in ghisa di cm 85 x 85 e scaletta metallica di accesso allo scatolare. Tutte le opere saranno eseguite a regola d'arte e calcolate secondo la normativa vigente;

- gli attraversamenti stradali delle condotte interrate distributrici dovranno essere protetti da un tubo camicia in acciaio del diametro superiore a quello previsto per la condotta stessa. Al fine di segnalare la presenza del tubo sarà posto soprastante il tubo camicia un nastro colorato atto ad indicare la presenza del tubo stesso. Il tutto sarà interrato ad una profondità non inferiore a 1,50 m dal piano viabile, per la larghezza dello scavo non superiore a 1,00 m. Ai due estremi dell'attraversamento dovranno essere realizzati due pozzetti di ispezione, di cui uno contenente una saracinesca. I pozzetti dovranno essere del tipo carrabile, completi di chiusini ad armatura in ghisa o in cls e di dimensioni idonee, tali da sostenere il peso di automezzi pesanti oltre a poter contenere diramazioni, valvole di arresto e saracinesca di sezionamento;
- la pavimentazione bituminosa dovrà essere tagliata con apposita sega circolare al fine di evitare sbavature di sorta;
- durante l'esecuzione dei lavori di scavo, del relativo interramento e delle altre opere previste lungo la sede stradale, si dovrà interessare metà carreggiata stradale; nel contempo sarà assicurata la continuità del transito in senso unico alternato, mediante l'installazione di apposito impianto semaforico, oltre ad un adeguato servizio di vigilanza appositamente istituito per la regolamentazione della circolazione veicolare per tutto il periodo di svolgimento dei lavori;
- per quanto riguarda gli attraversamenti con tubo camicia, lo scavo aperto sulla pavimentazione subito dopo la posa della condotta e l'esecuzione delle relative opere di protezione dovrà essere avvolto da uno strato di sabbia, mentre il restante volume dello scavo sarà colmato per tutta la lunghezza e larghezza con calcestruzzo cementizio magro R'BK 50 fino a quota del piano viabile, in modo da evitare deformazioni della pavimentazione stradale. Successivamente, dopo un congruo tempo per l'assestamento, sarà eseguito il tappetino di usura di spessore pari a cm 4 per tutta la larghezza della carreggiata stradale e per una lunghezza non inferiore a m 10,00, previa fresatura dello stesso spessore e dimensioni del tappetino stesso al fine di evitare dentini al manto stradale, oltre a ripristinare la segnaletica orizzontale preesistente;
- per quanto riguarda gli attraversamenti eseguiti con cunicolo, subito dopo la posa della condotta e l'esecuzione del relativo cunicolo, il restante volume di scavo dovrà essere colmato con materiale arido ben compattato con un successivo strato di cm 30 di calcestruzzo cementizio magro R'BK 50 fino al raggiungimento della quota del piano viabile in modo da evitare deformazioni della pavimentazione stradale. Successivamente, dopo un congruo tempo per l'assestamento, sarà eseguito il tappetino di usura di spessore pari a cm 4 per tutta la larghezza della carreggiata stradale e per una lunghezza non inferiore a metri 50,00, previa fresatura dello stesso spessore e dimensioni del tappetino stesso al fine di evitare dentini al manto stradale, oltre a ripristinare la segnaletica orizzontale preesistente;
- eventuali interruzioni di impianti sotterranei e aerei di qualsiasi natura, muri di

sostegno, accessi privati o pubblici di qualsiasi tipo, muretti di recinzione, marciapiedi, barriere di sicurezza, segnaletica, banchina o pertinenza stradale, a servizio pubblico o privato confluenti o pertinenti le strade provinciali, qualora rimossi o danneggiati a seguito dei lavori, verranno riparati o ricostruiti nelle stesse forme e dimensioni preesistenti, tutto a cura e spese del soggetto aggiudicatore;

- l'impresa durante l'esecuzione dei lavori è obbligata a disporre le opere ed i materiali usando le opportune cautele, in modo da mantenere libera e sicura la circolazione sia di giorno che di notte, e apponendo le prescritte segnalazioni previste dal Nuovo codice della strada e relativo Regolamento di attuazione;
- prima dell'esecuzione dei lavori, il committente o il gestore delle opere dovrà richiedere alla Provincia di Matera apposita concessione e, in tale circostanza, saranno calcolati sia la cauzione da versare che il canone annuo da pagare annualmente.

ALLEGATO 2
Delibera n. 107/2006

PIANO PARTICELLARE DI ESPROPRIO

Piano particellare analitico

L. O Relazione piano particellare analitico

Piano particellare grafico

L. 1	Adduzione principale (diga di Genzano – diga del Basentello)	1:5.000
	CONSORZIO VULTURE – ALTO BRADANO	
L. 2	Adduzione vasca G1-G6b, vasca G1-G6b	1:5.000
L. 3	Adduzione vasca G2-G3-G4, vasca G2-G3-G4	1:5.000
L. 4	Adduzione vasca G6a, vasca G6a, impianto di sollevamento settore G6a	1:5.000
L. 5	Adduzione vasca G7-G8, vasca G7-G8	1:5.000
L. 6	Adduzione vasca G9, vasca G9	1:5.000
L. 7	Adduzione vasca G12a, vasca G12a	1:5.000
L. 8	Distribuzione settore G1, Casa di guardia	1:5.000
L. 9	Distribuzione settore G2	1:5.000
L. 10	Distribuzione settore G3	1:5.000
L. 11	Distribuzione settore G4	1:5.000
L. 12	Distribuzione settore G6a	1:5.000
L. 13	Distribuzione settore G6b	1:5.000
L. 14	Distribuzione settore G7	1:5.000
L. 15	Distribuzione settore G8	1:5.000
L. 16	Distribuzione settore G9	1:5.000
L. 17	Distribuzione settore G12a	1:5.000
	CONSORZIO BRADANO – METAPONTO	
L. 18	Adduzione vasca G5 e Distribuzione settore G5 – planimetria A	1:5.000
L. 19	Adduzione vasca G5 e Distribuzione settore G5 – planimetria B	1:5.000
L. 20	Adduzione vasca G10 e Distribuzione settore G10	1:5.000
L. 21	Adduzione vasca G11 e Distribuzione settore G11	1:5.000
L. 22	Adduzione vasca G12b e Distribuzione settore G12b	1:5.000

ALLEGATO 3

Delibera n. 107/2006

CLAUSOLA ANTIMAFIA

Contenuti della clausola antimafia, da inserire nel bando di gara, indicati dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere di cui ai DD.II. 14.3.2003 e 8.6.2004

L'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, prevede l'acquisizione di informazioni antimafia, oltre che nei confronti del soggetto appaltatore, anche nei confronti dei subcontraenti quando l'importo del subappalto superi i limiti di valore precisati al comma 1 dello stesso articolo 10, mentre l'articolo 18, comma 12, della legge 19 marzo 1990, n. 55, come successivamente modificato e integrato, pone a carico dell'appaltatore l'obbligo di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti.
La necessità di analoga estensione delle verifiche preventive antimafia, ad esse applicando le più rigorose informazioni del Prefetto, deriva dalla constatazione della particolare pericolosità, sotto il profilo del rischio di infiltrazione criminale, dei sub-appalti e dei cottimi, nonché di talune tipologie esecutive attinenti a una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e a freddo, ecc.) comunque ricorrenti nella fase realizzativa a prescindere dalla finalizzazione dell'intervento (di tipo viario, ferroviario, acquedottistico, ecc.).
Pertanto nel bando di gara per l'appalto dei lavori di cui al progetto definitivo approvato con la presente delibera dovrà essere inserita apposita clausola che – oltre all'obbligo di conferimento dei dati relativi a tutti i sub-contratti di cui al citato art. 18 della legge n. 55/1990 – preveda che:

1) tutti gli affidamenti a valle dell'aggiudicazione principale siano subordinati all'espletamento delle informazioni antimafia e sottoposti a clausola risolutiva espressa, in maniera da procedere alla revoca dell'autorizzazione del sub-contratto e alla automatica risoluzione del vincolo, con conseguente estromissione dell'impresa, in caso di informazioni positive. A fini di accelerazione potrà prevedersi che per i sub-contratti oggetto dell'estensione – vale a dire di importo inferiore a quello indicato nel richiamato art. 10, comma 1, lettera c) del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998 – l'autorizzazione di cui all'articolo 18 della legge, n. 55/1990 possa essere rilasciata previa esibizione del certificato camerale con l'apposita dicitura antimafia, ferma restando la successiva acquisizione delle informazioni prefettizie con gli eventuali effetti rescissori sopra indicati. Tenuto conto dell'ulteriore estensione di tali verifiche anche a tipologie di prestazioni non inquadrabili nel sub-appalto, ai sensi del menzionato art. 18 della legge n. 55/1990, si potrà inoltre prevedere una fascia di esenzione dall'espletamento delle verifiche antimafia per gli acquisti di materiale di pronto

reperimento fino all'importo di 50.000 euro (fermo restando l'obbligo di conferimento dei dati del fornitore);

2) nel caso di attivazione della clausola risolutiva espressa, l'appaltatore principale applichi, quale ulteriore deterrente, una penale, a titolo di liquidazione forfettaria dei danni, pari al 10% del valore del sub-contratto, salvo il maggior danno;

3) il soggetto aggiudicatore valuti le cd. *informazioni supplementari atipiche* – di cui all'art. 1 septies del decreto legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito nella legge 12 ottobre 1982, n. 726, e successive integrazioni – ai fini del gradimento dell'impresa sub-affidataria, per gli effetti di cui all'articolo 11, comma 3, del richiamato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998;

4) vengano previste apposite misure di monitoraggio relative alla fase di cantierizzazione dell'opera dirette a:
   a) controllare gli assetti societari delle imprese sub-affidatarie, fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa, fermo restando che, in caso di variazioni, dovranno essere aggiornati i dati già forniti in attuazione dell'obbligo di comunicazione di cui si è detto;
   b) assicurare, anche attraverso apposite sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che i tentativi di pressione criminale sull'impresa affidataria e su quelle sub-affidatarie, nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di denaro, "offerta di protezione", ecc.), vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia alla Autorità giudiziaria.

06A10195

DELIBERAZIONE 29 marzo 2006.

Legge n. 443/2001 Primo programma delle opere strategiche, schemi idrici Regione Puglia lavori di costruzione dell'impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania e del serbatoio di testata dell'acquedotto dell'Ofanto - progetto definitivo. (Deliberazione n. 108/2006).

Il CIPE

Vista la legge 21 dicembre 2001 n. 443, c.d. «legge obiettivo», e successive modifiche ed integrazioni, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002 n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 autorizza limiti d'impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato ;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002 n. 190, e successive modifiche ed integrazioni, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

Visti, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002 che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Visto l'art 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare:

i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

il comma 177, e successive modifiche ed integrazioni, che reca precisazioni in merito ai limiti di impegno iscritti nel bilancio dello Stato in relazione a specifiche disposizioni legislative;

Visto il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, recante modifiche e integrazioni al decreto legislativo n. 190/2002;

Visto l'art. 39 del decreto-legge 30 dicembre 2005, n. 273, convertito dalla legge 23 febbraio 2006, n. 51, in base al quale le quote dei limiti d'impegno, autorizzati dall'art. 13, comma 1, della legge 1° agosto 2002, n. 166, decorrenti dagli anni 2003 e 2004, non impegnate al 31 dicembre 2005, costituiscono economie di bilancio e sono reiscritte nella competenza degli esercizi successivi a quelli terminali dei rispettivi limiti;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e successive modifiche ed integrazioni, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazioni per pubblica utilità;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003 di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e successive modifiche ed integrazioni, con il quale, in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002, è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Visto il decreto interministeriale 20 marzo 2003, n. 5279, emanato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, come modificato dal successivo decreto interministeriale 1° dicembre 2005, con il quale sono stati individuati i soggetti autorizzati a contrarre mutui e ad effettuare le altre operazioni finanziarie, definite le modalità di erogazione delle somme dovute dagli Istituti finanziari ai mutuatari e quantificate le quote da utilizzare per le attività di progettazione, istruttoria e monitoraggio e per l'esecuzione dei lavori ;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il primo programma delle infrastrutture strategiche, che all'allegato 3 include, nell'ambito degli interventi per l'emergenza idrica nella Regione Puglia, il «Potabilizzatore di Conza»;

Viste le delibere 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003) e 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con le quali questo Comitato, ai sensi dell'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, ha, rispettivamente, definito il sistema per l'attribuzione del CUP ed ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati interessate ai suddetti progetti;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel primo programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (*Gazzetta Ufficiale* n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

Vista la delibera 20 dicembre 2004, n. 96 (*Gazzetta Ufficiale* n. 147/2005), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare dei «Lavori di costruzione dell'impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania e del serbatoio di testata dell'acquedotto dell'Ofanto», assegnando un contributo massimo di 36,552 Meuro a carico del FAS e prevedendo, al punto 2.3, a pena del definanziamento del contributo FAS, un termine massimo per l'aggiudicazione definitiva di sei mesi, decorrenti dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della medesima delibera;

Vista la delibera adottata in data odierna, n. 75, di ricognizione delle risorse disponibili, con la quale si è proceduto a revocare il finanziamento di 36,552 Meuro assegnato con la predetta delibera n. 96/2004, a causa del mancato rispetto del termine stabilito per l'aggiudicazione definitiva;

Vista la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'Intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'Intesa possa, anche, essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerarsi inefficaci finché l'Intesa non si perfezioni;

Vista la nota n. COM/3001/1 del 5 novembre 2004, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota n. 559 del 21 novembre 2005, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria sul progetto definitivo «Lavori di costruzione dell'impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania e del serbatoio di testata dell'acquedotto dell'Ofanto», proponendo l'approvazione in linea tecnica del progetto definitivo dell'opera, con prescrizioni, per un importo di 53.000.000,00 euro e l'assegnazione del finanziamento di 3.964.295,00 euro a valere sui fondi della legge n. 166/2002, e successive integrazioni;

Vista la nota del 29 novembre 2005 n. 113/RS/eg, con la quale l'Acquedotto Pugliese s.p.a ha proposto di ripartire il costo aggiuntivo del progetto definitivo sulla base delle medesime aliquote di finanziamento del progetto preliminare;

Tenuto conto della nota 154/58 del 23 gennaio 2006, con la quale la Regione Campania, in conseguenza dell'avvio delle procedure per la stipula di un accordo di programma, ai sensi dell'art. 17 della legge n. 36/1994, tra il Ministero delle infrastrutture, la Regione Puglia e la Regione Campania, esprime parere favorevole alla realizzazione dell'opera, limitatamente alla sola portata di 1 metro cubo per secondo, escludendo la portata relativa all'irriguo;

Considerato che, in base alle aliquote di finanziamento del progetto preliminare, il finanziamento privato a carico del soggetto aggiudicatore ammonta a 13,499 Meuro;

Considerato che il contributo massimo di 36,552 Meuro a carico del FAS, assegnato con la predetta delibera n. 96/2004, è stato definanziato dalla delibera n. 75/2006, a causa del mancato rispetto del termine stabilito per l'aggiudicazione definitiva ;

Considerato che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

Considerato che l'opera di cui sopra è compresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Puglia, sottoscritta il 10 ottobre 2003;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che nel formulare la proposta definitiva di riparto delle risorse disponibili per l'attuazione del programma infrastrutture strategiche - chiede l'assegnazione di un finanziamento di 39,000 Meuro, in termini di volume d'investimento, al progetto definitivo «Lavori di costruzione dell'impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania e del serbatoio di testata dell'acquedotto dell'Ofanto», a valere sulle risorse autorizzate dall'art. 13 della legge n. 166/2002 ;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

Ritenuto pertanto di procedere all'approvazione del progetto definitivo «Lavori di costruzione dell'impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania e del serbatoio di testata dell'acquedotto dell'Ofanto», nonché all'assegnazione allo stesso progetto di 39,000 Meuro, in termini di volume d'investimento, a valere sulle risorse autorizzate dall'art. 13 della legge n. 166/2002 ;

Prende atto

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare che:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

l'intervento in esame consiste nella realizzazione dei «Lavori di costruzione dell'impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania e del serbatoio di testata dell'acquedotto dell'Ofanto»;

le caratteristiche tecniche delle principali opere da realizzare sono in sintesi le seguenti:

inserimento nella esistente galleria di derivazione di una tubazione in acciaio del DN 1900 della lun-

ghezza di 496,86 m, con portata di punta di prelievo di 1,5 mc/sec, inglobata in un cassonetto sagomato in c.a. ancorato alla galleria stessa;

quattro manufatti di misura e controllo della portata, completi degli organi idraulici di regolazione necessari;

una condotta in acciaio del DN 1400 della lunghezza di 908,35 m che, partendo dal quarto manufatto, porta l'acqua al potabilizzatore;

impianto di potabilizzazione, dimensionato per una portata nominale di 1,5 mc/sec, completo di: grigliatura, vasca di preclorazione, vasca di miscelazione dei reattivi e di ripartizione del flusso, 2 chiariflocculatori, 11 unità di filtrazione a sabbia, 9 filtri a carbone, un serbatoio di accumulo previo trattamento di postclorazione, una stazione di ispessimento seguita da estrattori centrifughi, una sezione di sedimentazione, un edificio con sala controllo quadri, mensa ed alloggio custode, un sistema di regolazione automatica, un impianto di alimentazione elettrica, di controllo e di gestione centralizzata della potenza di 1600 Kva con 2 trasformatori da 2000 kVA (di cui uno di riserva) ed un gruppo elettrogeno da 2000 kVA ;

un serbatoio di accumulo di acqua potabilizzata da 85000 mc collegato all'impianto di potabilizzazione con una condotta del DN 1400 ed all'acquedotto dell'Ofanto (circa alla progressiva 2962) con due condotte del DN 2400, in modo da poter utilizzare il serbatoio sia come serbatoio di testata, che come serbatoio di linea per l'acqua proveniente dall'acquedotto del Sele;

un manufatto d'allacciamento, nel quale trovano posto tre valvole DN 2000 a presidio delle condotte, ubicato nell'area dell'impianto;

la Regione Puglia, con nota 28 ottobre 2002 n. 2888/FC, ha individuato l'Acquedotto Pugliese S.p.A. (A.Q.P. S.p.A.) quale soggetto aggiudicatore ai sensi del decreto legislativo n. 190/2002, indicazione confermata nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Puglia del 10 ottobre 2003;

il progetto è stato integrato, ai sensi dell'art. 4 del decreto legislativo n. 190/2002, con la relazione del progettista attestante la conformità del progetto definitivo alle prescrizioni della delibera di approvazione del progetto preliminare;

il Registro Italiano Dighe, con nota 793 del 30 maggio 2005, ha espresso il proprio nulla osta all'esecuzione delle opere di cui al progetto definitivo e successivamente ha precisato che il nulla osta è da riferire, per quanto di propria competenza, anche all'opera di attraversamento in sub-alveo del fiume Ofanto;

la Direzione Regionale Irpinia dell'Ente Sviluppo Irrigazione e Trasformazione fondiaria in Puglia Lucania ed Irpinia, con nota 408 del 24 giugno 2005, ha rilasciato nulla osta all'attraversamento del fiume Ofanto tra le sez. 28 e 38 della condotta adduttrice;

la Direzione generale di Bari dell'Ente Sviluppo Irrigazione e Trasformazione fondiaria in Puglia Lucania ed Irpinia, con nota 1788/1 del 7 luglio 2005, nel confermare il nulla osta all'esecuzione delle opere, prendeva atto dell'ottemperanza alla prescrizione in merito alla demolizione del canale in calcestruzzo realizzato in fregio alla vasca di calma a valle dello scarico di fondo;

il settore provinciale del Genio Civile di Avellino, con note 2005.0574386 del 4 luglio 2005 e 2005.0601294 del 12 luglio 2005, ha espresso parere idraulico favorevole alla realizzazione di due attraversamenti, uno in subalveo del f. Ofanto e l'altro del vallone Riofreddo del Deserto, mediante la condotta di adduzione all'impianto di potabilizzazione DN 1400, e all'occupazione di due aree relative agli scarichi nel medesimo fiume delle acque provenienti dal complesso potabilizzatore/serbatoio;

la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il paesaggio di Salerno e Avellino, con nota 23114 del 12 luglio 2005, ha rilasciato parere favorevole in relazione al recepimento delle prescrizioni allegate alla delibera di approvazione del progetto preliminare;

a seguito della trasmissione da parte del soggetto aggiudicatore del progetto definitivo alle amministrazioni ed agli enti interessati, è stata convocata per la data del 13 luglio 2005 la seduta della Conferenza di servizi;

entro i termini di legge di scadenza della conferenza sono pervenuti una serie di pareri, alcuni dei quali emessi anche prima della convocazione;

il Comune di Conza della Campania ha espresso, in sede di Conferenza di servizi, il proprio nulla osta alla realizzazione dell'intervento;

il soggetto aggiudicatore ha provveduto ad avvisare, con comunicazione diretta via raccomandata, i proprietari delle particelle catastali interessate dell'avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità ed ha comunicato, con nota 722/POT/GC/gm del 26 settembre 2005, che nel termine di sessanta giorni non sono pervenute osservazioni;

sul progetto definitivo si è espressa in linea tecnica ed economica, in data 8 giugno 2004, la Struttura tecnica del Commissario delegato per l'emergenza ambientale nella Regione Puglia O.P.C.M. n. 3184/2002 e n. 3271/2003, con parere favorevole;

sotto l'aspetto attuativo

il soggetto aggiudicatore è individuato nell'Acquedotto Pugliese S.p.A.;

ai sensi della delibera n. 143/2002 al progetto in argomento è stato assegnato il CUP B74E01000030001;

sono state predisposte dal Ministero delle infrastrutture e trasporti le prescrizioni di cui all'allegato 1;

i lavori verranno affidati mediante appalto integrato;

sotto l'aspetto finanziario

il costo complessivo dell'intervento proposto, desumibile dal quadro economico, è di 53.000.000 euro, al netto di IVA, con un incremento di 3.964.295 euro rispetto al costo indicato nella delibera di approvazione del progetto preliminare;

il soggetto aggiudicatore, con nota 102/RS/eg del 17 novembre 2005, ha rappresentato che l'aumento dei costi di realizzazione delle opere è dovuto alle modifiche apportate al progetto originario, tra cui la realiz-

zazione dei filtri a carbone, a seguito delle prescrizioni contenute nella delibera di approvazione del progetto preliminare;

che la scheda di sintesi del piano economico-finanziario, allegata alla relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, evidenzia per l'opera in argomento un «potenziale ritorno economico» e risulta coerente con la normativa di riferimento;

Delibera:

1 *Approvazione progetto definitivo.*

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 4 del decreto legislativo n. 190/2002, nonché ai sensi del disposto dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e successive modifiche ed integrazioni, è approvato - con le prescrizioni ed il programma di risoluzione delle interferenze proposti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti -, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo «Lavori di costruzione dell'impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania e del serbatoio di testata dell'acquedotto dell'Ofanto», per un importo di 53,000 Meuro.

1.2 L'importo di 53,000 Meuro costituisce il limite di spesa dell'intervento da realizzare ed è fissato in relazione all'ammontare del quadro economico dell'opera sintetizzato nella precedente «presa d'atto», modificando il precedente limite di spesa determinato nella sopra indicata delibera n. 96/2004.

1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del progetto, sono riportate nell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera. Il programma di risoluzione delle interferenze, con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è riportato nel sopra citato allegato 1.

1.4 Su richiesta della Regione Campania la portata andrà limitata ad 1 metro cubo per secondo, con esclusione della portata relativa all'irriguo, sino al perfezionarsi di ulteriori provvedimenti amministrativi relativi all'utilizzo delle acque.

2. *Concessione contributo*

2.1 Per la realizzazione dell'intervento di cui al punto 1 è assegnato, in via programmatica, all'Acquedotto Pugliese s.p.a. un finanziamento, in termini di volume di investimento, di 39,000 Meuro, così articolato:

anno 2003: 33,877 Meuro

anno 2004: 5,123 Meuro

L'onere relativo viene imputato sui limiti di impegno quindicennali di cui all'art. 13, comma 1, della legge n. 166/2002, come rifinanziata dalla legge n. 350/2003, decorrenti dalle suddette annualità. La quota annua di contributo non potrà comunque superare l'importo di 3,029 Meuro per il limite d'impegno decorrente dall'anno 2003 e di 0,458 Meuro per il limite d'impegno decorrente dall'anno 2004.

2.2 Il soggetto aggiudicatore dovrà presentare, entro due mesi dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della presente delibera, la rimodulazione del progetto, coerentemente con le disponibilità comprensive dell'assegnazione programmatica disposta in questa sede. L'assegnazione definitiva del contributo sarà deliberata da questo Comitato sulla base di una relazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti circa l'avanzamento dell'*iter* procedurale relativo all'Accordo di programma di cui all'art. 17 della legge n. 36/1994.

3. *Clausole finali*

3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto definitivo dell'intervento «Lavori di costruzione dell'impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania e del serbatoio di testata dell'acquedotto dell'Ofanto» approvato con la presente delibera.

3.2 Il predetto Ministero provvederà ad accertare che il progetto esecutivo recepisca le prescrizioni che, secondo quanto indicato nell'allegato, debbono essere recepite in tale fase progettuale. Il soggetto aggiudicatore verificherà che, nelle fasi successive all'approvazione del progetto esecutivo, vengano attuate le altre prescrizioni di cui al citato allegato, dandone assicurazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3.3 Il citato Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

3.4 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dell'opera dovrà contenere una clausola che, fermo restando l'obbligo dell'appaltatore di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti, stabilito dall'art. 18, comma 12 della legge 19 marzo 1990, n. 55, e successive modifiche ed integrazioni, ponga adempimenti ulteriori rispetto alle prescrizioni di cui all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, e intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo - tra l'altro l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dai limiti d'importo fissati dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione degli stessi: i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 2, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

3.5 Il CUP B74E01000030001 assegnato al progetto in argomento, ai sensi delle delibere n. 143/2002 e n. 24/2004, dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento in esame.

Roma, 29 marzo 2006

Il Presidente
BERLUSCONI

Il segretario del CIPE
BALDASSARRI

Registrato alla Corte dei conti il 30 ottobre 2006
Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, Registro n. 6 - Economia e finanze, foglio n. 115

ALLEGATO 1 **DELIBERA 108/2006**

Lavori di costruzione dell'impianto potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania e del serbatoio di testata dell'Acquedotto dell'Ofanto
Progetto definitivo

PRESCRIZIONI

PRESCRIZIONI TECNICHE

In fase di realizzazione

1. Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere acquisito il decreto dirigenziale di concessione-autorizzazione da parte del Settore Provinciale del Genio Civile di Avellino. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura del Genio Civile di Avellino.
2. Prima dell'inizio dei lavori andrà opportunamente concordato con l'Ente concessionario (Ente Sviluppo Irrigazione e Trasformazione Fondiaria in Puglia Lucania e Irpinia) il periodo di esecuzione delle opere in sub-alveo, al fine di assicurare la non interferenza delle previste lavorazioni con le necessità di libero deflusso delle portate da rilasciare in alveo, in relazione alle possibili diverse condizioni di esercizio dell'invaso. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura del del Genio Civile di Avellino.
3. I lavori che investono il sottosuolo (movimenti di terra, sottoservizi, ecc.) e che prevedono scavi saranno eseguiti sotto sorveglianza archeologica. Nel caso durante i controlli emergano presenze archeologiche, dovranno essere eseguiti saggi preventivi per stabilire l'entità dei manufatti antichi. L'inizio dei lavori dovrà essere comunicato con congruo anticipo alla Soprintendenza archeologica per le province di Salerno Avellino e Benevento. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della Soprintendenza archeologica per le province di Salerno Avellino e Benevento.

PROGRAMMA INTERFERENZE

4. Il Soggetto Aggiudicatore dovrà inviare il progetto esecutivo, al fine di dare corso alla risoluzione delle interferenze, ai seguenti enti:
- Amministrazioni comunale di Conza della Campania;
- Ente per lo Sviluppo dell'Irrigazione e la trasformazione fondiaria in Puglia, Lucania e Irpinia.

Gli attraversamenti saranno regolamentati secondo la vigente normativa tecnica di settore.

5. Il Comune di Conza sarà coinvolto nelle attività di Sorveglianza dei lavori.

ALLEGATO 2 DELIBERA 108/2006

SCHEMI IDRICI REGIONE PUGLIA – LAVORI DI COSTRUZIONE DELL'IMPIANTO DI POTABILIZZAZIONE DELLE ACQUE DERIVATE DALL'INVASO DI CONZA DELLA CAMPANIA E DEL SERBATOIO DI TESTATA DELL'ACQUEDOTTO DELL'OFANTO – PROGETTO DEFINITIVO

Contenuti della clausola antimafia, da inserire nel bando di gara, indicati dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere di cui ai DD.II. 14.3.2003 e 8.6.2004

L'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, prevede l'acquisizione di informazioni antimafia, oltre che nei confronti del soggetto appaltatore, anche nei confronti dei subcontraenti quando l'importo del subappalto superi i limiti di valore precisati al comma 1 dello stesso articolo 10, mentre l'articolo 18, comma 12, della legge 19 marzo 1990, n. 55, come successivamente modificato e integrato, pone a carico dell'appaltatore l'obbligo di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti.
La necessità di analoga estensione delle verifiche preventive antimafia, ad esse applicando le più rigorose informazioni del Prefetto, deriva dalla constatazione della particolare pericolosità, sotto il profilo del rischio di infiltrazione criminale, dei sub-appalti e dei cottimi, nonché di talune tipologie esecutive attinenti a una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e a freddo, ecc.) comunque ricorrenti nella fase realizzativa a prescindere dalla finalizzazione dell'intervento (di tipo viario, ferroviario, acquedottistico, ecc.).
Pertanto nel bando di gara per l'appalto dei lavori di cui al progetto defintivo approvato con la presente delibera dovrà essere inserita apposita clausola che – oltre all'obbligo di conferimento dei dati relativi a tutti i sub-contratti di cui al citato art. 18 della legge n. 55/1990 preveda che:

1) tutti gli affidamenti a valle dell'aggiudicazione principale siano subordinati all'espletamento delle informazioni antimafia e sottoposti a clausola risolutiva espressa, in maniera da procedere alla revoca dell'autorizzazione del sub-contratto e alla automatica risoluzione del vincolo, con conseguente estromissione dell'impresa, in caso di informazioni positive. A fini di accelerazione potrà prevedersi che per i sub-contratti oggetto dell'estensione – vale a dire di importo inferiore a quello indicato nel richiamato art. 10, comma 1, lettera c) del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998 – l'autorizzazione di cui all'articolo 18 della legge, n. 55/1990 possa essere rilasciata previa esibizione del certificato camerale con l'apposita dicitura antimafia, ferma restando la successiva acquisizione delle informazioni prefettizie con gli eventuali effetti rescissori sopra indicati. Tenuto conto dell'ulteriore estensione di tali verifiche anche a tipologie di prestazioni non inquadrabili nel sub-appalto, ai sensi del menzionato art. 18 della legge n. 55/1990, si potrà inoltre prevedere una fascia di esenzione dall'espletamento delle verifiche antimafia per gli acquisti di materiale di pronto reperimento fino all'importo di 50 mila euro (fermo restando l'obbligo di conferimento dei dati del fornitore);

2) nel caso di attivazione della clausola risolutiva espressa, l'appaltatore principale applichi, quale ulteriore deterrente, una penale, a titolo di liquidazione forfettaria dei danni, pari al 10% del valore del sub-contratto, salvo il maggior danno;

3) il soggetto aggiudicatore valuti le cd. *informazioni supplementari atipiche* – di cui all'art. 1 septies del decreto legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito nella legge 12 ottobre 1982, n. 726, e successive integrazioni – ai fini del gradimento dell'impresa sub-affidataria, per gli effetti di cui all'articolo 11, comma 3, del richiamato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998;

3) vengano previste apposite misure di monitoraggio relative alla fase di cantierizzazione dell'opera dirette a:

   a) controllare gli assetti societari delle imprese sub-affidatarie, fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa, fermo restando che, in caso di variazioni, dovranno essere aggiornati i dati già forniti in attuazione dell'obbligo di comunicazione di cui si è detto;
   b) assicurare, anche attraverso apposite sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che i tentativi di pressione criminale sull'impresa affidataria e su quelle sub-affidatarie, nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di denaro, "offerta di protezione", ecc.), vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia alla Autorità giudiziaria.

06A10196

DELIBERAZIONE 29 marzo 2006.

Programma nazionale degli interventi nel settore idrico - Integrazione legge n. 350/2003, articolo 4, commi 35-36, legge n. 266/2005, articolo 1, comma 78. (Deliberazione n. 117/2006).

IL CIPE

Visto l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003 n. 350, ed in particolare:

il comma 31, che autorizza limiti di impegno quindicennali pari a 50 milioni di euro a decorrere dal 2005 ed a 50 milioni di euro dal 2006, per assicurare la prosecuzione degli interventi infrastrutturali di cui all'art. 141, commi 1 e 3, della legge 23 dicembre 2000 n. 388;

il comma 32, ai sensi del quale le economie d'asta conseguite sono utilizzate per la prosecuzione di ulteriori lotti di impianti rientranti nelle finalità previste dai commi 31 e 34;

il comma 34, in base al quale il Ministro delle politiche agricole e forestali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze, definisce il programma degli interventi e le relative risorse finanziarie, in relazione agli stanziamenti di cui al comma 31;

il comma 35, il quale ha previsto, al fine di garantire il necessario coordinamento nella realizzazione di tutte le opere del settore idrico, in coerenza con gli Accordi di programma quadro esistenti, la redazione del Programma nazionale degli interventi nel settore idrico, che comprende:

a) le opere relative al settore idrico già inserite nel programma delle infrastrutture strategiche di cui alla legge 21 dicembre 2001 n. 443, e successive modificazioni, approvato con delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, tenendo conto delle procedure previste dal decreto legislativo 20 agosto 2002 n. 190;

b) gli interventi previsti dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio;

c) gli interventi di cui al precedente comma 31;

d) gli interventi inseriti negli Accordi di programma di cui all'art. 17 della legge 5 gennaio 1994, n. 36, nonché gli interventi concernenti trasferimenti transfrontalieri delle risorse idriche;

il comma 36, ai sensi del quale il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con i Ministeri dell'economia e delle finanze, delle politiche agricole e forestali e delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, presenta al CIPE il Programma nazionale degli interventi nel settore idrico, che indica le risorse finanziarie assegnate ai singoli interventi e ne definisce la gerarchia delle priorità;

il comma 177, e successive modifiche ed integrazioni, il quale reca precisazioni in merito ai limiti d'impegno iscritti nel bilancio dello Stato in relazione a specifiche disposizioni legislative;

Visto l'art. 1, comma 78, della legge 23 dicembre 2005 n. 266, che ha autorizzato un contributo annuale di 200 milioni di euro per quindici anni a decorrere dall'anno 2007 per interventi infrastrutturali, prevedendo in particolare, alla lettera *b)*, il finanziamento, nella misura del 25 per cento delle risorse disponibili, a favore degli interventi di realizzazione del programma nazionale degli interventi nel settore idrico, relativamente alla prosecuzione degli interventi infrastrutturali di cui all'art. 141, commi 1 e 3, della legge 23 dicembre 2000 n. 388;

Viste le delibere 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003) e 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con le quali questo Comitato, ai sensi dell'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, ha, rispettivamente, definito il sistema per l'attribuzione del CUP ed ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati interessate ai suddetti progetti;

Vista la propria delibera 27 maggio 2005 n. 74 (*Gazzetta Ufficiale* n. 14/2006), con la quale questo Comitato ha approvato il Programma nazionale degli interventi nel settore idrico, stabilendo che le modificazioni ed integrazioni del programma saranno approvate con successive deliberazioni di questo Comitato;

Vista la delibera adottata in data odierna, n. 75, di ricognizione delle risorse disponibili, con la quale questo Comitato ha quantificato, nell'allegata tabella 1, le risorse rinvenienti dall'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005;

Vista la circolare del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato n. 13 del 5 aprile 2004 (*Gazzetta Ufficiale* n. 66/2004), nella quale sono state affrontate le tematiche dei limiti di impegno ed è stato, tra l'altro, precisato che l'assunzione dell'impegno contabile non è necessariamente correlata con la concessione di un eventuale mutuo o l'effettuazione di altre operazioni di finanziamento;

Sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano che, nella seduta del 1º marzo 2006, ha espresso parere favorevole sulla proposta di integrazione al Programma nazionale degli interventi nel settore idrico, predisposta dal Ministero per le politiche agricole e forestali per l'utilizzazione dei fondi previsti dalla legge 23 dicembre 2005 n. 266;

Vista la nota 13 marzo 2006, n. 5344/Qdv/DI(IV), con la quale il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ha trasmesso a questo Comitato l'integrazione all'allegato 3 del Programma nazionale degli interventi nel settore idrico, per un importo di 499.999.999,99 euro;

Considerato che le risorse disponibili ai sensi della lettera *b)* dell'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005 sono pari ad un contributo annuo di 41,250 Meuro e sviluppano un volume d'investimento di 461,404 Meuro;

Considerato che va detratto da tale importo il 3% da riservare ad interventi per beni ed attività culturali, ai sensi dell'art. 60, comma 4, della legge n. 289/2002, e pertanto il volume d'investimento sviluppato è di 447,562 Meuro;

Considerato che ulteriori risorse finanziarie, pari ad un contributo annuo di 4,480 Meuro, in grado di sviluppare un volume d'investimento di 50,111 Meuro, sono state previste dalla suddetta delibera n. 75 a copertura dell'integrazione al Programma, attingendo dalle risorse disponibili di cui all'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005;

Considerato che per la copertura degli interventi suddivisi in lotti, ai sensi dell'art. 4, comma 32, della legge n. 350/2003, sono utilizzabili le risorse derivanti dalle economie d'asta;

Rilevato che le esigenze progettuali delle Regioni Emilia Romagna, Piemonte e Veneto sono eccedenti rispetto alle disponibilità finanziarie e che, pertanto, appare opportuno individuare criteri adeguati ad affrontare le conseguenti problematiche operative;

Tenuto conto che gli interventi previsti nell'integrazione al Programma e privi di integrale copertura finanziaria vanno intesi in termini programmatici;

Ritenuto pertanto di dover procedere all'approvazione dell'integrazione al Programma nazionale degli interventi nel settore idrico;

Acquisito in seduta il concerto dei Ministri interessati sull'integrazione al Programma;

Delibera:

1. *Approvazione integrazione del Programma nazionale degli interventi nel settore idrico*

1.1 È approvata, ai sensi dell'art. 4, commi 35 e 36, della legge n. 350/2003, l'integrazione dell'allegato tecnico n. 3 del Programma nazionale degli interventi nel settore idrico, che forma parte integrante della presente delibera.

1.2 Il Programma sarà attuato nei limiti delle disponibilità finanziarie previste a legislazione vigente. Gli interventi riportati nel Programma e attualmente privi, in tutto o in parte, di copertura finanziaria sono approvati esclusivamente in via programmatica.

2. *Finanziamento degli interventi*

2.1 Gli interventi ricompresi nell'integrazione dell'allegato tecnico n. 3 ed approvati con la presente delibera si avvalgono dei finanziamenti a valere sull'autorizzazione di cui all'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005, e, limitatamente agli interventi suddivisi in lotti, sulle risorse derivanti dalle economie d'asta. Il Ministero delle politiche agricole e forestali dovrà tener conto della quota di limite d'impegno di cui all'art. 4, comma 31, della legge n. 350/2003, rimodulata all'anno 2008 dalla tabella F della legge n. 266/2005.

2.2 Gli importi indicati per i singoli interventi sono da intendersi puramente indicativi, in quanto le effettive spettanze potranno essere definite solo all'atto della quantificazione del netto ricavato dei mutui.

2.3 Nel caso in cui l'importo stimato del ricavato dei mutui risulti diverso da quello effettivamente ottenuto all'atto della stipula dei relativi contratti, gli importi assegnati si intendono proporzionalmente modificati.

2.4 Le Regioni Emilia Romagna, Piemonte e Veneto dovranno individuare criteri adeguati a risolvere le problematiche derivanti dallo scostamento tra esigenze progettuali e disponibilità finanziarie.

3. *Clausola finale*

3.1 Per quanto non espressamente stabilito dalla presente delibera, si applicano le previsioni della precedente delibera n. 74/2005.

Roma, 29 marzo 2006

Il Presidente
BERLUSCONI

Il segretario del CIPE
BALDASSARRI

Registrato alla Corte dei conti il 7 novembre 2006
Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, Registro n. 6 - Economia e finanze, foglio n. 131

06A10197

DELIBERAZIONE 29 marzo 2006.

Primo programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001) collegamento Lecco-Bergamo: Calusco d'Adda - Terno d'Isola. (Deliberazione n. 126/2006).

Il CIPE

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, autorizza limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

Visti, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato da ultimo dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Visto l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

Visto il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, che apporta modifiche ed integrazioni al citato decreto legislativo n. 190/2002;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che riporta, all'allegato 1, l'asse stradale pedemontano (piemontese-lombardo-veneto) e all'allegato 2, nella parte relativa alla Regione Lombardia, nell'ambito dei *Corridoi autostradali e stradali* il sistema pedemontano e opere complementari (compresa la tratta Bergamo-Lecco);

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (*Gazzetta Ufficiale* n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 250/2003;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la sentenza 25 settembre 2003, n. 303, con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i., con il quale in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la nota 5 novembre 2004, n COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 21 marzo 2006, n. 218, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha, tra l'altro, trasmesso la relazione istruttoria su «Lecco-Bergamo (Sistema Pedemontano e Opere complementari): Collegamento Calusco d'Adda-Terno d'Isola», proponendo l'approvazione, in linea tecnica e con prescrizioni, del progetto preliminare;

Considerato che l'opera di cui sopra è compresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile 2003, alla voce 01d;

Considerato che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

Prende atto

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale

che l'intervento si inserisce in un ampio programma di opere volte al riassetto della rete viaria del comparto territoriale in esame e che, in particolare, l'intervento stesso che ha un'estesa complessiva di 7.977 m rappresenta, su grande scala, una variante all'itinerario della S.S. n. 342 da Pontida a Mapello e raccorderà la variante alla S.P. n. 169 (località Carvico) col nuovo «Asse Interurbano» (località Terno d'Isola/Bonate Sopra);

che il tracciato si sviluppa dalla località «Fornace», situata all'estremità nord dell'abitato di Calusco d'Adda, sino al confine con l'abitato di Carvico; sarà raccordato alla viabilità preesistente per mezzo di una rotatoria e presenterà una sezione tipo rientrante nella categoria C1, caratterizzata da una corsia per senso di marcia da 3,75 m e da due banchine laterali da 1,50 m, per complessivi 10,50 m di superficie pavimentata;

che le principali opere d'arte sono rappresentate da un ponte sul torrente Grandone in unica campata, lungo 22,00 m e largo 13,00 m da un viadotto e da due gallerie, di cui una naturale e l'altra artificiale;

che la Provincia di Bergamo, nella qualità di soggetto aggiudicatore, con nota 20 aprile 2004, n. 4700, ha inviato a tutte le Amministrazioni ed Enti interessati il progetto preliminare dell'intervento in questione, corredato dello Studio di Impatto Ambientale (SIA), per l'approvazione secondo le procedure previste dal decreto legislativo n. 190/2002, evidenziando che l'intervento rientra nella tipologia di cui all'allegato B) punto 7) lettera g del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996 ed è pertanto soggetto a V.I.A. da parte della Regione Lombardia;

che comunicazione dell'avvio del procedimento è avvenuta tramite pubblicazione di apposito avviso sulla stampa in data 5 maggio 2004;

che la Regione Lombardia, con delibera di Giunta 22 ottobre 2004, n. 19110, ha espresso parere favorevole alla realizzazione della «Variante da Calusco d'Adda a Terno d'Isola», condizionato al recepimento delle prescrizioni contenute nell'allegato «A» (valutazione tecnica del progetto) e nell'allegato «B» (valutazione dell'impatto ambientale del progetto), ed ha manifestato favorevole volontà di intesa ai fini della localizzazione dell'opera condizionatamente al rispetto delle indicazioni contenute nell'allegato «C» della delibera medesima;

che il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 22 febbraio 2006, n. 502/34.19.04/3567, si è espresso favorevolmente con prescrizioni;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto in questione;

sotto l'aspetto attuativo

che, come esposto, il soggetto aggiudicatore è stato individuato nella Provincia di Bergamo;

che la modalità prevista per l'affidamento dei lavori è la gara di appalto;

che i tempi di realizzazione, tenendo conto anche delle attività progettuali e autorizzative residue e sino alla messa in esercizio dell'opera, sono stimati in 54 mesi;

sotto l'aspetto finanziario

che il costo complessivo dell'opera è pari a 58.000.000,00 euro, di cui 41.000.000,00 per lavori a base d'asta (inclusi oneri della sicurezza) e 17.000.000,00 euro per somme a disposizione, IVA inclusa;

che detto costo viene imputato integralmente a carico delle risorse destinate all'attuazione del programma, ma che nella relazione istruttoria il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone di rinviare gli aspetti relativi al finanziamento alla fase di approvazione del progetto definitivo;

che il piano economico-finanziario sintetico, consegnato in seduta, evidenzia la mancanza di «potenziale ritorno economico» derivante dalla gestione dell'opera, trattandosi di strada provinciale per la quale non è prevista l'applicazione di tariffe;

Delibera

1. *Approvazione progetto preliminare*

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 e dell'art. 17 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato e integrato dal decreto legislativo n. 189/2005, è approvato, con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale il progetto preliminare dell'intervento «Lecco-Bergamo. Sistema Pedemontano e Opere complementari Collegamento Calusco d'Adda-Terno d'Isola»;

Ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato da ultimo dal decreto legislativo n. 334/2004, è apposto il vincolo preordinato all'esproprio per i beni ricadenti nelle aree interessate.

È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione delle opere.

1.2 Ai sensi del citato art. 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 58.000.000,00 euro costituisce il limite di spesa dell'intervento ed è fissato in relazione all'ammontare del quadro economico dell'opera sintetizzato nella precedente «presa d'atto».

1.3 Le prescrizioni di cui al punto 1.1, proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella relazione istruttoria e alle quali resta subordinata l'approvazione del progetto in questione, sono riportate nell'allegato che forma parte integrante della presente delibera.

2. *Copertura finanziaria*

La decisione circa l'assegnazione di contributi a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche viene rinviata alla fase di approvazione del progetto definitivo.

3. *Assegnazione CUP*

Il soggetto aggiudicatore è tenuto a richiedere il CUP (codice unico di progetto) entro 30 giorni dalla pubblicazione della presente delibera nella *Gazzetta Ufficiale*.

Il CUP assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera n. 24/2004, dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

4. *Disposizioni finali*

4.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente delibera.

4.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che debbono essere recepite in tale fase.

Il soggetto aggiudicatore procederà alla verifica delle prescrizioni che debbono essere attuate nelle fasi successive, fornendo assicurazione al riguardo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e curando, tra l'altro, che le prescrizioni da assolvere nella fase di cantierizzazione siano inserite nel capitolato speciale di appalto e poste a carico dell'esecutore dei lavori.

4.3 Il suddetto Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

4.4 Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo tra l'altro lo svolgimento di accertamenti anche nei confronti degli eventuali subcontraenti e subaffidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, e forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori.

Roma 29 marzo 2006

Il Presidente
BERLUSCONI

Il segretario del CIPE
BALDASSARRI

Registrato alla Corte dei conti il 7 novembre 2006
Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, Registro n. 6 - Economia e finanze, foglio n. 132

ALLEGATO

Delibera n. 126/2006

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI
PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Nota: gli allegati richiamati nel presente documento sono disponibili presso la Struttura tecnica di Missione del Ministero delle infrastrutture.

PRESCRIZIONI

Prescrizioni di carattere progettuale

- Il raccordo con la S.P. 166 dovrà essere realizzato nella tipologia Cat. C1 prevista dal D.M. 5 novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" per uniformarlo al progetto del collegamento della dorsale dell'Isola Bergamasca, previsto dal progetto del Sistema Viabilistico Pedemontano;
- dovrà essere realizzata la soluzione progettuale dell'Allegato A1 – annesso alla "Valutazione tecnica del progetto" di cui alla D.G.R. n. VII/19110 del 22 ottobre 2004 – che trasla il tracciato verso est, con alternanza di tratti in galleria e all'aperto, al limitare dei boschi, nei Comuni di Calusco d'Adda, Medolago, Temo d'Isola, e verso sud, in località Monte Orfano, in Comune di Chignolo d'Isola, in modo da garantire un impatto paesaggistico e ambientale minore;
- si dovrà operare una leggera traslazione a nord della rotatoria (svincolo 2) prevista tra le cascine Budriago e Ca' Cavicchio, al fine di evitare di intaccare in maniera consistente l'area boscata esistente e di eseguire altresì una leggera modifica della bretella di collegamento tra detta rotatoria con la S.P. n. 167 e S.P. n. 166, allo scopo di salvaguardare l'antico complesso rurale della Cascina Ca' Cavicchio. Per quest'ultima indicazione si dovranno altresì salvaguardare le funzionalità dell'attività dell'insediamento industriale presente e preservare il più possibile l'area agricola antistante la Cascina Ca' Cavicchio, anche attraverso uno spostamento a nord della rotatoria prevista per la risoluzione dell'incrocio tra la nuova bretella e le S.P. n. 167 e S.P. n. 166 (Allegato 2 annesso alla "Valutazione tecnica del progetto" di cui alla D.G.R. n. VII/19110 del 22 ottobre 2004);
- il tracciato stradale dovrà rimanere all'aperto in prossimità delle corsie di decelerazione dello svincolo n. 3 a partire dalla sezione n. 86.

Prescrizioni di carattere ambientale

Reti idriche

Per quanto concerne le reti idriche, l'impatto territoriale e ambientale determinato dall'opera in progetto nel comprensorio di competenza del Consorzio di Bonifica della Media Pianura Bergamasca genera diverse criticità, che dovranno essere affrontate e risolte nelle fasi operative come di seguito individuate:

- si dovranno definire le tipologie di tutti gli attraversamenti, in sottopasso e/o sovrappasso, in funzione del tracciato stradale e delle caratteristiche di portata degli elementi della rete irrigua (cavi, canali, rogge, ecc.) e del loro sviluppo, nonché nel rispetto delle norme vigenti;

- per definire e verificare le dimensioni dei manufatti idraulici, si dovranno predisporre gli indispensabili profili altimetrici relativi alla rete irrigua consortile e privata (vedi adacquatici) che viene deviata e/o interferita;
- si dovrà in ogni caso tassativamente preservare la continuità dei corsi d'acqua interferiti dal tracciato stradale tutelando, in particolare, pozzi e fontanili;

Fase di cantierizzazione

- Al fine di mitigare gli ulteriori inconvenienti prevedibili in fase di esecuzione dei lavori, dovrà essere predisposto un dettagliato studio delle opere provvisionali necessarie a consentire il sufficiente adacquamento dei terreni durante la stagione irrigua ed il regolare sgrondo delle acque meteoriche durante tutto l'anno. Si dovrà garantire la tutela e la funzionalità della rete irrigua e dei relativi manufatti durante l'esecuzione dei lavori, indicando le vie d'acqua alternative atte a mitigare gli impatti sulla rete irrigua in esercizio, in relazione al temporaneo accumulo di acque aventi diversa provenienza ed alla diversione delle colature e delle acque di supero;
- le imprese appaltatrici dovranno operare nel rigoroso rispetto dei corsi d'acqua e comunque sempre in accordo con il Consorzio competente per territorio, che dovrà verificare l'osservanza della normativa tecnica di settore;
- dovranno essere preventivamente regolamentate e formalizzate sia l'eventuale fornitura idrica da corsi d'acqua superficiali o di competenza consortile per scopi diversi dall'idropotabile, sia la successiva raccolta delle acque reflue e meteoriche, che dalle aree cantieristiche decadranno inevitabilmente nella rete di pertinenza del Consorzio competente per territorio;
- si dovrà provvedere alla stesura delle testimoniali sullo stato di consistenza dei manufatti stradali (ponti, sottopassi, ecc.), delle sponde e dei manufatti dei canali interferiti e interessati dal transito dei mezzi pesanti per le lavorazioni, per il trasporto di inerti dalle cave ai cantieri e per lo smaltimento dei materiali di risulta provenienti dagli scavi. Tutte le opere consortili interferite che verranno demolite o danneggiate durante l'esecuzione dei lavori dovranno essere ripristinate secondo le indicazioni e prescrizioni che verranno impartite dal Consorzio di Bonifica.

Fase di esercizio e gestione

- Dovrà essere individuato il Soggetto che dovrà provvedere alla gestione ordinaria e straordinaria di tutte le opere che verranno realizzate sui corsi d'acqua interferiti sia dalla costruenda strada sia dalla rete viaria che verrà modificata a seguito di tale opera. Dovrà essere inoltre individuato il soggetto titolare degli oneri manutentivi e gestionali delle nuove canalizzazioni.

Paesaggio

- Con riferimento all'attraversamento del torrente Orandone, dovranno essere ricercate le soluzioni idonee alla valorizzazione ambientale dell'ambito attraversato, facendo riferimento:

- al progetto di recupero spondale contenuto nello studio per il Piano di Coordinamento Provinciale di Bergamo;
- al progetto denominato "Torrente Grandone", la cui supervisione è affidata al Consorzio di Bonifica della Media Pianura Bergamasca, finalizzato a definire le principali qualità del corso d'acqua, gli interventi e le azioni necessarie alla valorizzazione ambientale del suo intorno e dei tenitori interni al bacino idrografico per regolarizzare le portate d'acqua.

Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

- Dovrà essere evitato l'uso di fitofarmaci per limitare lo sviluppo vegetativo delle aree di pertinenza stradale; dovrà essere effettuato un controllo costante delle essenze infestanti, eventualmente prevedendo un programma di eradicazione;
- dovranno essere valutate adeguate alternative all'impianto di illuminazione, al fine di individuare la soluzione progettuale di minor impatto sulla fauna locale; ove possibile, per contenere l'inquinamento luminoso si dovrà ridurre l'altezza delle torri-faro (prevista in 20-30 m.).

Misure di mitigazione

Dovranno essere affrontati i molteplici aspetti connessi alla progettazione delle misure di mitigazione degli impatti generati dalla realizzazione dell'opera garantendo, in linea generale, un'elevata qualità progettuale, realizzativa e manutentiva. A tal fine, il Proponente dovrà definire, in forma coordinata, tipologie, quantità e costi complessivi (inclusa la manutenzione e la gestione) delle opere di mitigazione proposte. Tutti gli interventi di inserimento ambientale e mitigazione paesistica dovranno assumere come riferimento quanto contenuto nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Bergamo e nei singoli strumenti urbanistici comunali.

In particolare, relativamente alle mitigazioni delle componenti "paesaggio", "sistema agricolo" e "ambiente biotico", si richiede di:

- prevedere una fascia di protezione arborea e arbustiva di profondità adeguata tra l'infrastruttura e le aree agricole circostanti;
- prevedere un adeguato numero di sottopassaggi e/o soprapassaggi idonei a garantire agli operatori agricoli e ai loro mezzi l'accesso ai fondi rurali interclusi dal tracciato stradale e/o separati dal complesso aziendale. A tal fine si suggerisce di prevedere, laddove possibile, la realizzazione dei passaggi da adattare e accomunare alle esigenze della rete ecologica (passaggi faunistici) e della rete idrica; analogamente, all'imbocco della galleria, dovranno essere adottati idonei sistemi atti a limitare i danni da caduta della fauna terrestre;
- definire idonee misure di salvaguardia della rete ecologica esistente e di implementazione degli elementi presenti sul territorio (filari, siepi, alberi isolati, vie d'acqua, ecc.). Gli spazi residuali tra l'infrastruttura e gli ambiti boscati esistenti dovranno essere inerbiti e rimboschiti utilizzando specie erbacee, arboree e arbustive autoctone;

- prevedere il modellamelo naturaliforme delle aree adiacenti all'infrastruttura o in altre posizioni schermate dalle immissioni, per realizzare biotopi secondari di collegamento e integrazione delle reti ecologiche;
- prevedere, nei tratti in galleria artificiale, un franco di terreno fertile soprastante le solette di copertura, di altezza adeguata alle necessità di nuove piantumazioni;
- elaborare un progetto di mitigazione degli impatti e di riconnessione dei corridoi ecologici meglio inquadrato rispetto alle specifiche esigenze ecosistemiche e faunistiche dell'area ed alle specifiche sensibilità locali; predisposizione di un adeguato monitoraggio degli impatti generati sugli habitat e sulle specie ex ante, ex post ed in fase di cantiere;
- realizzare i previsti interventi di recupero e/o riqualificazione ambientale sulla base dei criteri di cui alla D.G.R. n. 48740 del 29 febbraio 2000 (tecniche di ingegneria naturalistica).

Le misure di mitigazione dovranno essere valutate e progettate anche con riferimento a quanto indicato nei P.L.I.S. del Monte Canto e del Bedesco e nel recente Accordo di programma tra Provincia, Consorzio di Bonifica della Media Pianura Bergamasca e Comuni per la riqualificazione del torrente Orandone.

Relativamente alla mitigazione degli impatti acustici:

- le misure di mitigazione dovranno garantire, in via previsionale, il requisito minimo inderogabile del rispetto dei limiti di rumore fissati dal D.P.R. n. 142/2004; in particolare, si forniscano le specifiche dimensionali delle barriere previste. Con riferimento alle mitigazioni previste dovrà essere stimato l'insertion Loss utilizzando, come stabilito dalla D.G.R. n. 7/8313 dell'8 marzo 2002, modellizzazioni con e senza le misure mitigative;
- laddove i livelli di rumore previsti post operam al recettore, per quanto rispettosi dei limiti del D.P.R. n. 142/2004, fossero notevolmente incrementati rispetto ai livelli ante operam, si valuti l'opportunità – in base a considerazioni costo/beneficio ed alla sensibilità del recettore – di mitigare ulteriormente per contenere l'incremento dei livelli di rumore tra ante e post operam;
- in corrispondenza di nuclei abitati, la pavimentazione stradale dovrà essere realizzata impiegando materiale idoneo a ridurre l'impatto acustico.

Compensazioni ambientali

Le opere di compensazione ambientale dovranno applicarsi ad un territorio più vasto rispetto a quello che comprende l'infrastruttura. A tal fine dovrà essere sviluppato un progetto di compensazione organico, completo di schemi progettuali; per definire le misure compensative si dovrà:

- effettuare un attento censimento delle aziende agricole interferite dal tracciato, corredandolo di tutti i principali dati (consistenza, tipologie di colture, ecc.). La ricognizione dovrà essere completata dalle analisi e da tutte le valutazioni necessarie a definire in modo puntuale le sofferenze del comparto ed i possibili interventi di riqualificazione;

- verificare, con riferimento alle aziende intercettate le cui aree di proprietà risultino frazionate in modo tale che le attività produttive non possano essere più economicamente convenienti, la possibilità di acquisizione dei lotti residui e/o interclusi, destinando l'area a riqualificazione agroforestale;
- quantificare le superfici da disboscare, individuare quelle da rimboschire ed i siti ove effettuare le relative compensazioni, in ottemperanza a quanto disposto dal D. Lgs. n. 227/2001 e dalla D.G.R. n. VII/13900 del 1° agosto 2003;
- assicurare la vitalità di tutte le essenze arboree, arbustive e erbacee, di nuovo impianto. A questo scopo il proponente dovrà effettuare una verifica nei tre anni successivi alla semina, con obbligo di sostituzione nel caso di fallanza;

Piani di monitoraggio

I contenuti dei Piani di monitoraggio di seguito prescritti dovranno essere concordati con le strutture dell'A.R.P.A. territorialmente competenti, alle quali verranno altresì trasmessi i risultati delle attività di misurazione condotte sul territorio, per le valutazioni di merito:

rumore e vibrazioni

- dovrà essere predisposto un programma di monitoraggio acustico post operam finalizzato a verificare il rispetto dei limiti di rumore, l'efficacia delle misure di mitigazione previste e, se necessario, a dimensionarne di ulteriori. Il programma dovrà specificare localizzazione e modalità delle misure, e la sua durata dovrà essere commisurata alla complessità e numerosità delle rilevazioni fonometriche da eseguire;

qualità dell'aria

- dovrà essere condotto un monitoraggio degli inquinanti sia prima dell'intervento sia nella fase di cantiere e di esercizio.

Indagini di maggiore dettaglio

Tutela delle acque

- Dovranno essere approfonditi gli aspetti relativi alla tutela, smaltimento e trattamento delle acque, con particolare riferimento agli interventi di attraversamento/sottopasso di 3 corsi d'acqua superficiali (torrenti Grandone, Bulighetto e Buliga);
- dovranno essere indicati i recapiti delle acque meteoriche (suolo o corsi d'acqua superficiali); le acque di dilavamento dovranno comunque essere sottoposte a dissabbiatura/disoleazione.

Suolo e sottosuolo

- Dovranno essere predisposte, nelle successive fasi di approfondimento e sviluppo del progetto, le indagini geologiche, idrogeologiche e geotecniche di cui al Decreto 11 marzo 1988 e successiva circolare 24 settembre 1988, n. 30483, finalizzate ad accertare i principali parametri fisici ed i valori relativi alla portanza ed ai cedimenti dei terreni di fondazione e la stratigrafia locale di dettaglio, che costituiscono dati essenziali per verificare la validità delle ipotesi progettuali e per consentire la scelta

delle migliori soluzioni da adottare in fase di esecuzione dei lavori;

- dovrà essere predisposta una indagine idrogeologica di dettaglio delle aree interessate che riporti:
  - le caratteristiche puntuali della falda freatica (soggiacenza, oscillazioni stagionali, dilezione di deflusso), rilevate in corrispondenza dei sondaggi (attrezzati con piezometri) da eseguirsi in sito e le sue eventuali interferenze con l'opera in questione;
  - una carta idrogeologica o delle soggiacenze dell'area in esame redatta sulla base di una precisa analisi delle massime escursioni stagionali della falda freatica;
  - le condizioni di vulnerabilità delle acque sotterranee. Si precisa che nel caso venisse accertata una elevata vulnerabilità degli acquiferi, il progetto definitivo dovrà prevedere tutti gli interventi tecnici atti a garantirne la tutela;
  - l'eventuale presenza di falde sospese, che potrebbero interferire negativamente con gli interventi in esame in corrispondenza delle opere interrate e dei sottopassi;

- dovrà essere valutata la compatibilità idraulica delle nuove opere di attraversamento, con luce netta complessiva superiore a 6 m, dei principali elementi del reticolo idrografico non oggetto di delimitazione delle fasce fluviali nel Piano Stralcio per l'Assetto idrogeologico (PAI) e del reticolo idrografico minore, individuato dai Comuni in ottemperanza alle disposizioni di cui all'Allegato B alla D.G.R. 25 gennaio 2002, n. 7/77868, come modificata dalla D.G.R. 1° agosto 2003, n. 13950. Tale valutazione dovrà essere redatta conformemente ai contenuti della Direttiva contenente i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce A e B, approvata con deliberazione del Comitato Istituzionale n. 2 dell'11 maggio 1999, in ottemperanza alle disposizioni del PAI riportate all'art. 19, I comma, delle N.T.A.;

- dovrà essere verificato che:
  - il tracciato non interessi le zone di tutela assoluta delle aree di salvaguardia delle risorse idriche destinate al consumo umano, di cui all'art. 21 del D.Lgs. n. 152/1999, così come modificato dall'art. 5 del D.Lgs. n. 258/2000;
  - l'attuazione di eventuali interventi nelle zone di rispetto sia conforme alle disposizioni contenute nel documento "Direttive per la disciplina delle attività all'interno delle zone di rispetto", approvato con D.G.R. 10 aprile 2003, n. 7/12693;

- dovrà essere allegata apposita relazione geologica e geotecnica che dimostri la compatibilità degli interventi previsti con la situazione di grave rischio idrogeologico (punto 3.3 della "Direttiva in attuazione della L.R. n. 41/1997", approvata con D.G.R. 29 ottobre 2001, n. 7/6645);

- dovrà essere effettuata un'ulteriore indagine che tenga conto dei dati a disposizione dell'ARPA territorialmente competente. Quanto alla potenziale presenza di suoli contaminati, dovrà essere verificato l'eventuale inquinamento della falda tra Temo d'Isola e Chignolo d'Isola.

Rumore e vibrazioni

- Dovrà essere approfondita l'analisi dell'impatto acustico, in particolare individuando singolarmente, in una fascia di ampiezza pari a quella di pertinenza fissata dal D.P.R. n. 142/2004 ed estensibile al doppio in caso di recettori particolarmente sensibili, i recettori presenti; essi dovranno essere caratterizzati per destinazione d'uso e

sensibilità, posizione rispetto al tracciato in progetto, altezza e numero piani;

- i livelli di rumore dovranno essere determinati con riferimento alla situazione ante operam e post operam;
- per il tratto che corre in prossimità del tracciato previsto della dorsale ferroviaria merci dell'Isola Bergamasca, dovranno essere analizzati i possibili effetti della sovrapposizione degli impatti acustici e di interferenza nella propagazione delle emissioni sonore ai recettori, con particolare riguardo alla progettazione delle misure di mitigazione.

Qualità dell'aria

- Dovranno essere valutati gli effetti della nuova infrastruttura sulla qualità dell'aria, con riferimento all'incremento del traffico generato dalla messa in esercizio, al traffico residuo sulla SP 166 e, soprattutto, alla specificità dei luoghi e dei ricettori sensibili, con attenzione particolare agli imbocchi della galleria naturale e artificiale. Da rilevare che ARPA dispone di dati significativi relativi a diverse campagne di rilevamento della qualità dell'aria, svolte con stazione mobile (parametri tradizionali e dati meteo) in tempi relativamente recenti nei Comuni di Calusco d'Adda, Chignolo d'Isola e Temo d'Isola; in quest'ultimo si dispone anche di una stazione fissa per i dati meteo.

Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

- Dovranno essere approfonditi gli aspetti relativi alle componenti vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi nell'area interessata dall'intervento, compresi i potenziali impatti derivanti dalla contestuale realizzazione di altri progetti nello stesso ambito territoriale; ove sia rilevata la presenza di popolazioni animali e relative rotte di spostamento – con particolare riferimento alle specie di interesse conservazionistico, ossia incluse negli allegati delle direttive 92/43/CEE "Habitat" e 79/409/CEE "Uccelli", nelle liste rosse internazionali e nazionali e, particolarmente, nel "Programma Regionale per gli Interventi di Conservazione e Gestione della Fauna Selvatica nelle Aree Protette della Regione Lombardia", approvato con D.G.R. 20 aprile 2001, n° 4345, si dovranno prevedere adeguati sottopassi/sovrappassi per la fauna, che dovranno essere monitorati al fine di valutarne l'effettiva funzionalità in relazione agli obiettivi posti.

Prescrizioni di carattere archeologico

- Preliminarmente all'inizio dei lavori, si rendono necessarie indagini di scavo da parte di ditta archeologica specializzata che operi sotto la Direzione della Soprintendenza, nei terreni che a seguito della ricognizione di superficie, sono risultati interessati da reperti, in particolare per due aree nel Comune di Calusco d'Adda, ubicate rispettivamente a SO della cascina Budriaco (materiali fittili e frammenti laterizi) e a S della stessa cascina, di due aree nel comune di Temo d'isola, interessate da tratti di centuriazione, da un decumano e da un cardine;
- tutte le opere di scavo, anche di minima entità, dovranno essere condotte con assistenza archeologica da parte di ditta archeologica specializzata che operi sotto la direzione della Soprintendenza.

RACCOMANDAZIONI

Si raccomanda infine:

- di porre particolare attenzione, negli ambiti posti all'interno del perimetro del Parco Locale di Interesse Sovracomunale riconosciuto dalla Provincia di Bergamo con Deliberazione di Giunta Provinciale di Bergamo n. 347 del 4 settembre 2003, affinché non venga danneggiata la vegetazione non interessata dalle opere infrastrutturali;
- che siano prontamente rinverdite, al termine dei lavori, i terreni e le scarpate prospicienti la nuova infrastruttura che si presentassero privi di copertura vegetazionale. Si consiglia la semina a spaglio di specie erbacee autoctone e l'impianto di essenze arboree e arbustive aventi anche effetto stabilizzante nei confronti del terreno;
- di massimizzare il riutilizzo e il recupero del materiale di scavo, smaltendo solo la parte residua non recuperabile. Per quanto riguarda il riutilizzo di terre e rocce da scavo al di fuori della normativa sui rifiuti, si rammenta che dovranno essere rispettate le condizioni di cui all'art. 8, comma 1, lettera f) bis del D.Lgs. n. 22/1997; i riempimenti dovranno essere fatti privilegiando il riutilizzo del materiale derivante dagli scavi e dalle demolizioni;
- di prevedere, nei processi dei lavori termici e chimici nelle opere di pavimentazione e impermeabilizzazione, l'impiego di emulsioni bituminose, la riduzione della temperatura di lavoro mediante scelta di leganti adatti e l'impiego di caldaie chiuse con regolatori della temperatura;

Accorgimenti per il contenimento delle polveri nelle fasi di cantiere:

- operazioni di produzione, movimentazione e stoccaggio del materiale: agglomerazione mediante umidificazione, movimentazione con scarse altezze di getto, basse velocità di uscita e contenitori di raccolta chiusi; stoccaggio del materiale solido polverulento in sili; movimentazione con trasporti pneumatici presidiati da filtri (dotati di sistemi di controllo dell'efficienza) in grado di garantire valori d'emissione di lOrng/Nmc; copertura e umidificazione del materiale sciolto in caso di vento superiore ai 5m/s; utilizzo di tramogge o nastri trasportatori dotate di carter; schermatura dell'impianto di betonaggio; produzione del calcestruzzo e carico delle autobetoniere tramite dispositivi chiusi collegati a un sistema di abbattimento delle polveri con filtro a tessuto.
- stoccaggio e la movimentazione degli inerti: umidificazione; applicazione di additivi di stabilizzazione del suolo; formazione di piazzali con materiali inerti ed eventuale trattamento o pavimentazione delle zone maggiormente soggette a traffico; copertura dei nastri trasportatori e abbattimento a umido in corrispondenza dei punti di carico/scarico; sistemi spray in corrispondenza dei punti di carico/scarico e trasferimento;
- mezzi di trasporto: ottimizzazione dei carichi; postazione di lavaggio dei mezzi in uscita; la velocità sulle piste di cantiere dovrà essere limitata a 30km/h; copertura dei mezzi di trasporto;
- adozione di sistemi di carico del carburante in circuito chiuso dall'autocisterna al

serbatoio di stoccaggio; durante la fase di riempimento dei serbatoi degli automezzi dovranno essere utilizzati sistemi d'erogazione dotati di tenuta sui serbatoi con contemporanea aspirazione e abbattimento dei vapori con impianto a carboni attivi;

- aree di cantiere: periodica bagnatura dell'area e delle strade di cantiere; uso di pannelli o schermi mobili e di barriere antipolvere nel delimitare le aree dei cantieri; punti di emissione a breve distanza (< 50m) da aperture di locali abitabili dovranno, se possibile, avere altezza maggiore a quella del filo superiore dell'apertura più alta;

- l'utilizzo di gruppi elettrogeni e di produzione calore con caratteristiche tali da ottenere le massime prestazioni energetiche al fine di minimizzare le emissioni in atmosfera. Impiegare, ove possibile, apparecchi di lavoro a basse emissioni (con motore elettrico); macchine con motore diesel andranno possibilmente alimentate con carburanti a basso tenore di zolfo (<50ppm); per lavori con macchine per la lavorazione meccanica dei materiali (mole, smerigliatrici) andranno adottate misure di riduzione delle polveri (bagnare, captare, ecc);
- di evitare la movimentazione dei mezzi sulle sponde, in aree di cantiere prossime a corsi d'acqua principali e secondari di specifico interesse ecologico, per non creare ulteriori danni alle biocenosi acquatiche; dovrà inoltre essere garantita la tutela delle acque superficiali e delle falde acquifere da eventuali fenomeni di inquinamento, nonché la salvaguardia del reticolo idrografico naturale ed artificiale per non compromettere la funzionalità;
- per quanto possibile e compatibilmente con quanto emerso dalle analisi sulla componente rumore, di evitare la realizzazione di pannelli fonoassorbenti trasparenti. In sostituzione si consiglia l'uso di muri vegetati o di pannelli in legno. Su eventuali pannelli o finestre trasparenti si prescrive l'apposizione, per evitare la mortalità da impatto dell'avifauna, di sagome di tipo "falco" da collocarsi con densità utile allo scopo (circa alla distanza di 10 cm l'una dall'altra);

06A10198

AUGUSTA IANNINI, *direttore* FRANCESCO NOCITA, *redattore*

(G603173/1) Roma, 2006 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.

* 4 5 - 4 1 0 3 0 1 0 6 1 1 2 3 *

€ 9,00